



# Skútrland Ni hao, Tchaj-wane

Nevím, čím to je, ale tenhle ostrov mě umí stále a stále okouzlovat. Rád se sem vracím, a tak když firma ASP Group začala tuhle cestu organizovat a já se dozvěděl, že se na Formosu, jak se Tchaj-wanu říká, opět podívám, a že se tam budeme prohánět na skútrech značky TGB, znělo mi to jako rajska hudba.



Láda Záruba,  
lada@cmn.cz  
foto: archiv autora

Když jsem letěl před lety na Tchaj-wan poprvé, musel jsem spolknout hořkou pilulku. Jako asi pro většinu lidí, byl i pro mě Tchaj-wan jen tajemnou Asií, kde si po příletu najmeme rikšu, žlutásci se za korálky Bijoux de Bohemia budou moci přetrhnout a budou nás mít za bílé cizince „ze západu“. Báli jsme se jíst a pít, abychom nedostali cestovatelské diaré. Jenže automatické skleněné dveře taoyuanského mezinárod-

niho letiště nás vplivly do rchu světového velkoměsta a jen vlhko, jiná vůně vzduchu a nápisy psané rozsypaným čajem nás ubezpečovaly, že nejsme v Paříži nebo v New Yorku. Poprvé jsme si uvědomili: Taiwane, kam se na tebe hrabem. Češtinářům se teď omlouvám, aspoň jednou jsem si musel ulevit od té zpotvořené Tchaj-wan, která nemá žádné opodstatnění, a napsat si Taiwan tak, jak to píše celý gramotný svět.

## Pindolínó

Naším cílem bylo druhé největší tchajwanské město, Kaoshiung, na opačné straně Tchaj-wanu, s 1,5 milionem obyvatel. Jeli jsme tam místním vláčkem, krajinou plnou rýžových polí-

## PRAKTICKÝ ČESKO - ČÍNSKÝ SLOVNÍČEK

Ahoj, dobrý den – Ni hao

Kolik je ti let? – Ni jinnian duoda suishu le?

Pěkný výstřih – Kche cchin ting pu

Miluji tě – Wa ga ei li

Měkké lůžko – Ruānwò

Menstruace – Li tia

Je mi líto – Dui bù qǐ

Nashledanou – Zài jiàn

Jel jste nepovolenou rychlostí – Fěifacháosù

Dejte mi váš řidičský průkaz – Xíngbùxíng jiāsh zhízhào

Kde je vlakové nádraží? – Huōchēzhàn zài nǎr?

ček, průmyslových aglomerací, měst, tunelů i malebných vesniček, a ten vláček to s námi smažil tři sta. Zatačky necítíte, akorát vnímáte kompresi, když se vlak „šplhá“ tři kila do kopce a odlehčení na vrcholu každého stoupání. S letadlem má ten vlak ostatně hodně společného a naše slavné Pendolino je proti tchajwanskému HST jen chudý příbuzný.

## Maso...

Nikdy nepoznáte skutečný

Tchaj-wan, dokud na vlastní kůži nezažijete to, čemu se v zemích s normální hustotou osídlení říká dopravní ruch. Tchaj-wan je velký asi jako polovina naší republiky, ale žije v něm dvojnásobek obyvatel, cca 23 000 000 lidí. Jenže téměř dvě třetiny ostrova jsou prakticky nepřístupné, velmi řídké osídlené hory, takže těch 23 milionů lidí se mačká na území jen o trochu větším než Středočeský kraj. A teď si představte, že každý druhý z nich má skútra – v zemi jich je registrováno zhruba 10 000 000. Vzpomínám, jak při mé dřívější návštěvě hlavního města Tchaj-pej jsme ve třech lidech počítali, kolik projede na rušné křižovatce skútrů na jednu zelenou. A jak jsme si klekli na zadek, když jsme se dopočetli čísla pět set.

Jakkoliv se tedy nápad jezdit po Tchaj-wanu na skútru zdá jako čirá pitomost, my se na to těšili. Kdo „my“? Kromě mojí maličkosti to byl nejzkušenější člen výpravy, pohodář Olda, dále notorický zapomínač platnosti pasů Somík a dva Martinové, Smolík a Richter, kteří měli za úkol ochutnat všechno jídlo, konzumovat Taiwan Beer a Tsingtao a zaznamenávat naši návštěvu Tchaj-wanu na magnetický pás.

Dopravní ruch na Tchaj-wanu je pro oči Evropana neuvěřitelné maso. Skútry mají právo vyplnit každé volné místo, které řidiči jiných vozidel nevyužili. Lavina skútrů se valí pár centimetrů od sebe. Skútry mají pro sebe v každém směru vyhrazený vlastní jízdní pruh, ale není výjimkou, že se proti vám řítí lavina skútrů v protisměru. Tchajwanci někdy popírají fyziku. Musí tu existovat určitá fyzikální anomálie, která umožňuje, aby více pevných těles současně zaujímalo stejné místo v čase a prostoru. Umějí vytvořit pět pruhů tam, kde je místo na tři. Na vozovkách jsou občas jakési příčné pruhy, nápadně se podobající zebře, jen na neřízených křižovatkách je jejich význam jiný, asi jako: dávej bacha, pohybující se plechové objekty.

## ...na které si zvyknete

Jenže po čase, stačí hodina jízdy, si na ten mumraj zvyknete a i v tom neuvěřitelném mumrají začnete vidět logiku. Zjistíte, že přeci jen nějaká pravidla existují, začínáte se chytat. Provoz je překvapivě plynulý a jezdit na skútru není až tak šílené, jak se na první pohled zdá. Tchajwanci jsou sakra dobří řidiči. Přemýšlejší, dávají pozor, rozhlížejí se.

Ano, platí tady méně dopravních pravidel, ale o to bezpečněji se tu jezdí. Za celou tu dobu jsme viděli bambilion skútrů, bambilion aut, ale ani jednu havárku, jedinou kolizní situaci a dokonce ani jednoho nervózního řidiče. Tchajwanci se navzájem respektují.

Řidičák na skútra můžete dostat až v 18 letech, ale i předtím si bez průsvihu můžete drandit bez řidičáku, jak je vám libo. Jen nesmíte udělat průsvih, to by pak byl průsvih.

Na silnici se můžete setkat s čímkoliv. Skútry v protisměru, auta otáčející se na dvojité plné, chodci přecházející mezi auty. Na světelných křižovatkách se nedá odbočovat doleva, kvůli plynulosti provozu, a tak roj skútrů vždycky odbočí doprava a otočí se před rojem skútrů a aut, který tu čeká na zelenou v kolmém směru. Jezdí se tu



Vpředu já, za mnou Olda, za ním Somík a v patách máme asi tak 5000 Tchajwanců na skútrech

Musí tu existovat určitá fyzikální anomálie, která umožňuje, aby více pevných těles současně zaujímalo stejné místo v čase a prostoru



Jízda na speciálním modelu se zvýšenou stabilitou v přímém směru může i uspat...

na oči, což jsme my Evropani už dávno zapomněli, a tak jsou Tchajwanci daleko lepší řidiči než my. I skútrařsky vás, pánové, strčí do fěrtochu každá tchajwanská babka. Normálně brousí v zatáčkách stojánkama o zem, viděl jsem to na vlastní oči. Ať jsou dopravní předpisy v Evropě sebevíc přísné a svazující, nečekaným situacím stejně nezabrání. Rozdíl je ale v tom, že zatímco ta tchajwanská babička se všemi nebezpečími počítá, český Jouza s nimi nepočítá ani omylem. Ano, na Tchaj-wanu musíte dávat ztracený pozor, ale to vás jen zlepšuje řidičsky. Nikdo nic nečeká neprovádí, a tak po čase zjistíte paradox – že se při jízdě na Tchajwanu začnete cítit bezpečněji než při jízdě u nás. Nesmíte se ovšem koukat kolem, zejména ne na místní ženy

a dívky, i když je většina z nich hezkých. Podíl hezkých holek časem stoupá až na 100 % podle toho, jak dlouho na Tchaj-wanu jste :o).

K plynulosti dopravy přispívají i semaforey. Na rozdíl od dopravních „odborníků“ v Čechách, kteří hnají tlakem Brusele na minimalizaci nehod mění naše města v jednolitá parkoviště podle scestné úvahy „vysoká rychlost – hodně nehod, malá rychlost – málo nehod“ (fungovat to bude jen v limitní variantě „nulová rychlost – nula zranění“ a já se obávám, že právě sem nás chtějí dostat), nicméně na Tchaj-wanu mají semaforey důsledně a naprosto senzačně seřízené na zelenou vlnu.

#### Haf haf

Samostatnou kapitolou jsou potulní psi. Jsou všude a čeka-

jí, co jim dáte k jídlu. Ale když sami máte málo, stačí se na ně přísně podívat a oni se klidí. Mají smutné kukuče, jakoby stále hledali páníčka, kterého nikdy nenajdou. Jedeme Kao-shiungem na skútrech a já na jedinou vidím, jak si jeden takový pes naskočí na křižovatce na úplně cizí skútr, svez se s ním do nejbližšího supermarketu, a tam si vyskočí. Zpátky si vezme jiný skútr.

#### Za městem

Venkov je klidnější, zejména o víkendech. Asfalt je většinou dobrý, jen místy flikovanou. Na jízdě „po uchu“ to není, ale i přes ta letní horka nikde ani náznak kolejí. My tam ovšem byli v zimě, kdy panovala třeskatá zima. Nějakých 18 stupňů. My se koupali v Pacifiku, ale místní jezdili

v zimních bundách a aby jim neprofukovaly, oblékali si je zipem dozadu.

Venkovské silnice jsou lemovány rýžovými plantážemi a plantážemi s pytlovníky. To je takový druh palem, na kterých pěstují papírové pytle. V pytlích zrají banány. V dálce míváte bambusové háje a mezi nimi občas buddhistické chrámy. Nádherně pestré, barevné chrámy a já už vím, kde Ferrari vzalo vzor pro tu svoji řvavou červenou.

Tchaj-wan ve své rozmanitosti stále překvapuje, Evropany v mnohém i šokuje. Je to ostrov s neuvěřitelnou přírodou, bohatý na příjemné lidi a přírodní živly. Ročně tu registrují 1000 menších zemětřesení a tři tajfuny. Má blíž k Japonsku než k Číně, a kdyby Japonsko neprohrálo poslední válku, byl by Tchaj-wan součástí Japonska dodnes. ■

## TAROKO – SOUTĚSKA TISÍCE ZATÁČEK



Radek Navrátil, radek@cmn.cz  
foto: archiv autora

S hustě obydleným a průmyslovým západním pobřežím Tchaj-wanu kontrastuje pacifická strana ostrova, která je na asijské poměry takřka liduprázdná, víc „přírodnější“ a okulibějš. Právě tady jsem náhodou před pěti lety objevil nejuchvatnější silnici, po které jsem kdy jel a kterou jsem později našel v žebříčku deseti nejnebezpečnějších silnic naší planety (první je s přehledem známá „Silnice smrti“ La Paz – Coroico v Bolívii).

Silnice protíná zřejmě nejslavnější Národní park Tchaj-wanu, soutěsku Taroko, která se nachází v severovýchodní části ostrova. Ještě než jsem se tam dostal, půjčil jsem si v Taipei zánovní Honda CB1300, a spolu s přítelkyní jsme nalahko, s jedním batůžkem a plážovými šapkami pod sedlem, vyrazili objet ostrov právě po divokém východním pobřeží. Několik Evropanů znalých poměrů nás od toho důrazně zrazovalo,

protože provoz je zde opravdu drsnější a nikdo zde nikomu nedaruje ani centimetr, ale jak píše Láda, svou vnitřní logiku má.

Pobřeží dobrý, ale pořádnou motorkovou extází jsme zažili právě po uhnutí a projetí branou tarockého parku, kdy silnice postupně začala stoupat, abychom se po celodenní jízdě vydrápali skoro do 3000 metrů (okolní nejvyšší vrcholy mají přes 3500 metrů nad mořem). Mezitím jsem si ale zajel osobní rekord v počtu zatáček za den, po silnici, škrábající se po úbočí zdejších částečně mramorových, dramaticky vyhlížejících skal, se stále se zvětšujícím hrozným srázem pod námi, v kterém hučela dravá říčka, ale jen vzdáleně, protože jsme nad ní byli nakonec stovky metrů vysoko... Zatáček je tu opravdu na tisíce a jízda v přímém směru alespoň pár desítek metrů velkou vzácností. Povrch proměnlivý: sice asfaltovaný, ale vlivem častých tajfunů a zemětřesení se občas někde utrhne kus silnice a na cestu je potřeba dávat bedlivě pozor, místní silničáři se s tím zas tolik nepárou.

Ok, řeknete si, kvůli tomu není třeba jezdit do Taroka, když se to dobře zvolí v Alpách, taky se vám ze zatáček točí hlava. V Taroku je to ale bohatší o tu divokost – přes všechnu krásu jsou Alpy už dost sterilní, všude tlupy motorek, nejpozději každých 20 kilometrů občerstvení, posekané stráně a kytičky v oknech. Tady zažijete, jak vypadaly silnice v Alpách možná před sto lety – hrubé, bez provozu (cestou jsme nepotkali motorku, jen pár místních na skútrech), svodidla jen někde, prostě nekonečný serpentinový hardcore. Hernajs, já bych to dal ještě jednou... ■



Schválně, jestli uhodnete, kde jsem zaparkoval

#### TCHAJ-WAN

