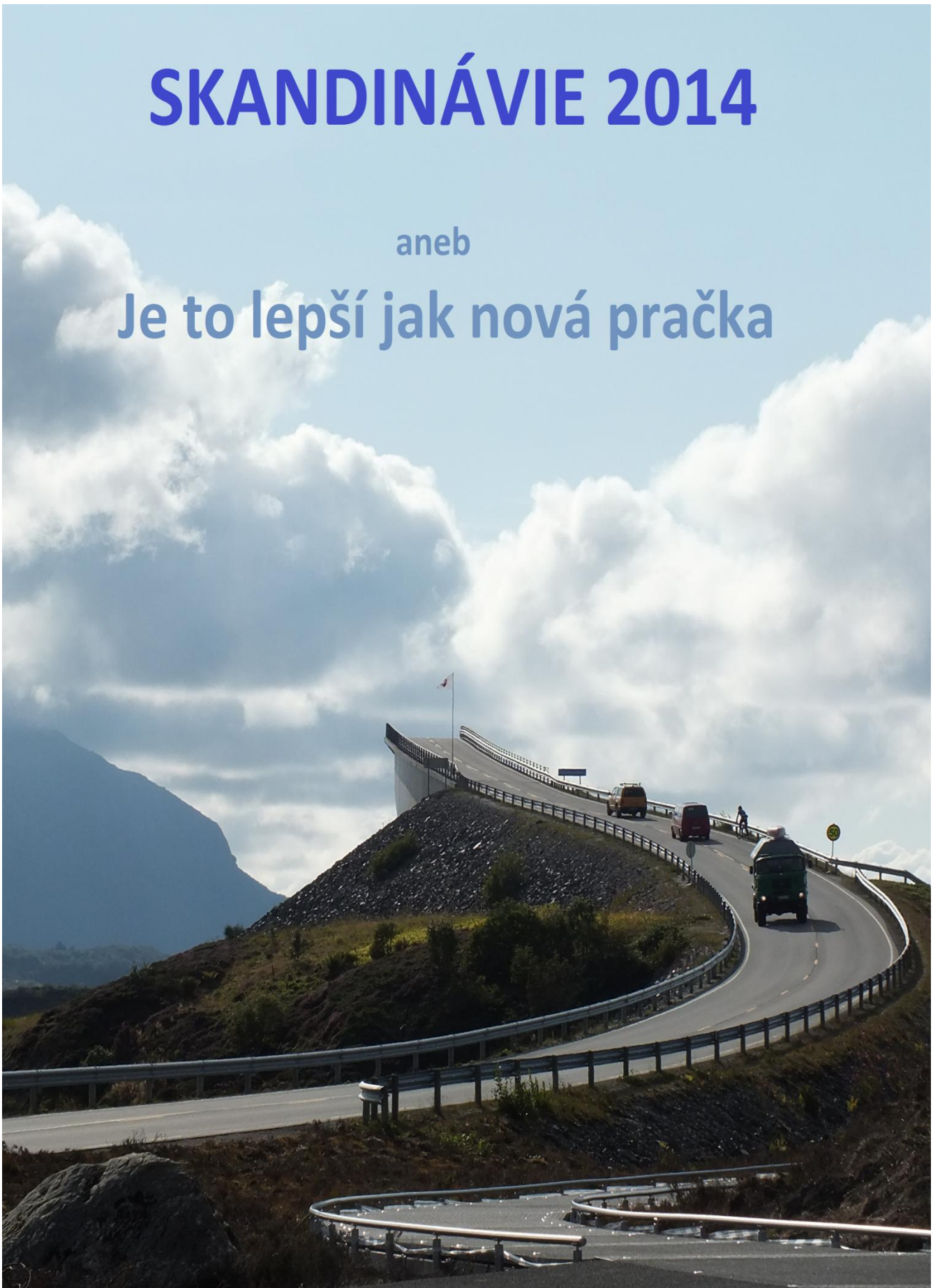


SKANDINÁVIE 2014

aneb

Je to lepší jak nová pračka



V posledních desetiletích má každá správná kniha na svém počátku citát a poděkování, které téměř vždy čtu a to přesto, že citátu obvykle nerozumím a poděkování zmiňuje osoby, o kterých jsem nikdy neslyšel a pravděpodobně už nikdy více neuslyším. Ale nemohu být větší lama jak Stephen King či Cassandra Clare. Tak tedy ...

**Γνωσις γαρ εμη, δικαστης, νομος
ουν των θεων, το ιερον γαρ εμον ¹⁾**

Poděkování

Děkuji mé ženě Martě, nejstaršímu synovi Lukimu Kurosawy, nejmladšímu synovi Honzíku Plaváčkovi, jediné dceři a nejmladší odnoži mého stromu života Barborce, za velkou dávku tolerance, s níž každé ráno vylizovali ovesnou kaši z plastové misky, očumovali staré nezajímavé baráky, dávno mrtvé sochy dávno mrtvých velikánů, velikánsky znavení usínali ve studeném provlhlém tmavém stanu, probouzeli se ve studeném provlhlém světlém stanu, seděli desítky hodin v autě a stále dokola poslouchali pět tisíc písniček, sdíleli a podporovali moji demofobii a humanofobii, tolerovali scopofobii, aktivně bojovali proti eremofobii a dokázali spolu se mnou prožít jednu z nejkrásnějších expudic. Také děkuji medvídkovi Pů a Kryštůfkovi Robinovi za objevení severní tyčny. Vždy mi byli velkou inspirací a vzorem.

¹ Mea conscientia meus iudex. Mea fides, meum templum.

Co bylo na začátku

Kdysi dávno, ve věku velmi raném, dostala se mi do rukou kniha “Galimatyáš v Tichomoří” od pana Bengta Danielssona, který se mimo psaní téhle knihy bavil také plavbou na legendárním voru Kon-Tiky s norským experimentálním archeologem a dobrodruhem Thorem Heyerdahlem. Na balzovém voru zastával funkci číšníka - tedy rozdělovače jídla a pitné vody. V normálním životě hrál tento švéd roli sociologa, zaměřeného na teorie stěhování národů a milovníka Tichomoří. Přes poněkud nudné povolání byl zřejmě docela veselý patron.

Jeho knížečka je plná laskavého humoru a poutavých popisů tichomořských reálií - zejména atolu Tuamotu, kde malý Galimatyáš prožívá se svým domorodým přítelem Kaokem mnohá napínavá dobrodružství. V mé dětské mysli oživaly, barevně a širokouhle, ostrovy plné kokosových ořechů a banánů, průzračné laguny přeplněné životem, ztroskotání parníku, projížďky na piroze, potápění pro perly, pestrobarevné slavnosti plné tance a jídla, pohodový život bez školy a stresu, napadení žralokem... prostě nádhera. Díky tomu se u mě ve velmi raném věku objevila touha vidět Švédsko :-)

kde se Galimatyáš narodil.

Prvních 25 let života byl sen nespílitelný - vyrazit do Švédska na výlet prostě nebylo možné. Pak přišla revoluce a vyjet si do Švédska bylo možné, jenže nebylo za co. A taky je docela problém vydat se na sever s rodinou, která se rozrůstá každé 4 roky o další mimčo a veškerý zbývající volný čas vyplní další rodina a to skautská.

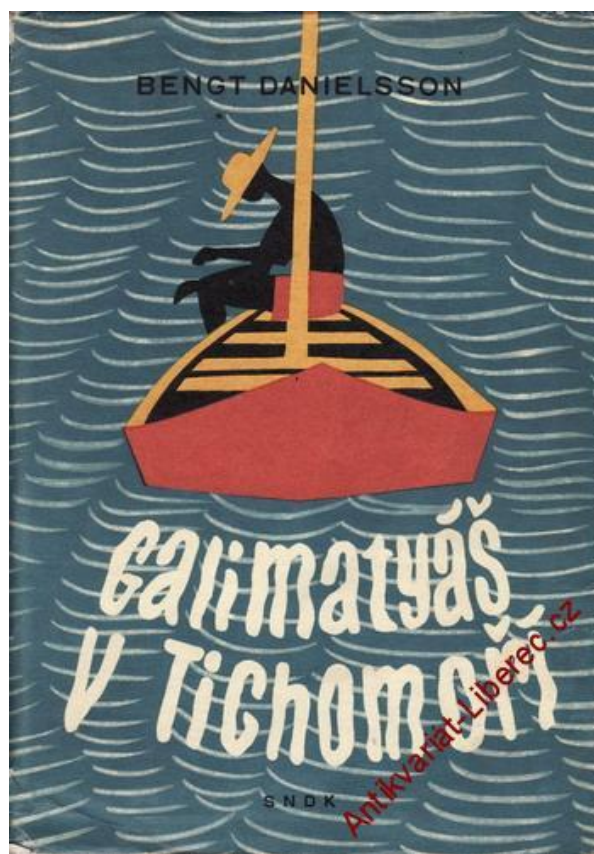
Po dalších dvanácti letech, kdy rozrůstání ustalo, už nikoho nenapadlo, že by dovolená ve Skandinávii byla opravdu možná.

Kolem vánoc 2013 začínáme uvažovat, kam vyrazíme příští rok, jestli k moři, nebo na lyže a já spíš z legrace navrhuji Švédsko. A kupodivu zbytek rodiny trousí něco, jako :

“Hmm, ... to by šlo ... hahaha ... a moře ? ... prý tam už vede most ... uvidíme ... bude tam asi docela zima, ne ... nevím, jestli mi dají dovolenou ... no ... a co takhle severní pól ... ”.

Což můžu brát jako souhlas. Skoro. Pokud hodně chci. A já chci. Hodně.

Začínám pročitat cestopisy na netu, nabídky cestovek, nakupuju dva průvodce, dvě mapy, atlas autokempů a pořizuju celé rodině evazotky⁽²⁾. Jsou výborné na výrobu mečů na dřevárny. Meče samozřejmě nepotřebujeme. Vikingové dávno vyhynuli. Bohužel. Současní švédové jsou jen slabý odvárek obávaných nájezdníků. Ale pokud by Švédsko nevyšlo, nepřijdou evazotky vniveč.



² Evazotka = taková fajná tlustá měkká nenasákavá karimáma, na které se dobře spí i naši mámě. Výhodou je, že hřeje, i když ji hodíte do vody. Nebo když ji zapomenete na skandinávském dešti. To je v podstatě totéž.

V březnu začíná celý projekt vypadat téměř vážně, takže odvolávám zamluvený apartmán v Chorvatsku a začínám počítat, jestli na výlet máme. Zjišťuju, že nemáme. Zakoupím tedy Báře nový spacák Pinguin⁽³⁾, ověřený Martou při sjíždění Dunajce.

V dubnu k sobě sesadíme prázdninové plány všech členů rodiny, kteří projevují zájem (což jsou kupodivu všichni členové rodiny = 5 Křepelek) a zrovínka to pěkně vychází - jediné dva týdny, kdy se teoreticky všichni potkáme, je konec srpna. Což je kus léta, kdy již ve Skandinávii prázdniny nemají, je po sezóně, ceny jsou nižší a kempy volnější, památky zavřené a vody studená.

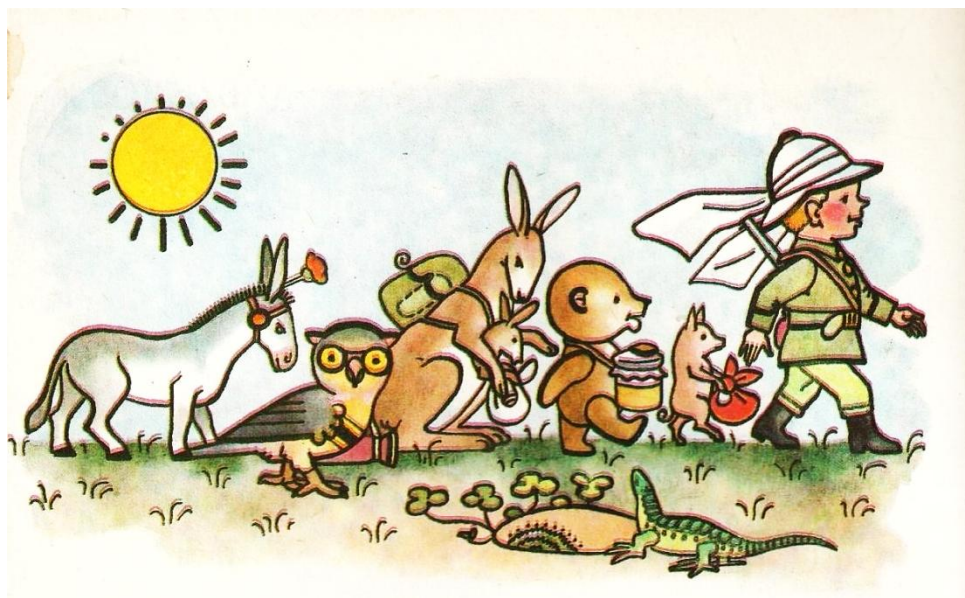
V květnu, po dlouhém procházení internetu, mnoha rodinných konzultacích a telefonických hovorech do všech stran, pořídím pro celou rodinu nový stan⁽⁴⁾, určený pro tři pohodlně uložené lidičky. Což znamená, že se do něj jistě vejdou čtyři. No a nás je jenom pět. Tedy stan akorát, pokud někdo do prázdnin neztloustne.

Nějaký čas ještě zvažujeme zakoupení stanu na půl s Charliem. Nakonec kupuje Charlie samostatně svůj stan, či spíše stanový dům o rozměrech MOC x MOC x MOC a jsem moc a moc rád, že máme něco menšího. Hlavně něco, co nezabere polovinu kufru a dá se za 5 minut postavit i v dešti, po tmě a za severské vichřice.

Také, zcela neplánovaně, vyhrávám dárkový kupón do Mall.cz a kupuju nové letní gumy. Veskrze pozitivní náhoda. Na starých bychom dojeli maximálně do Prahy. Začínám vážně uvažovat o situaci, že se nakonec opravdu sejdeme, auto bude pojízdné, rodina zdravá, mosty odolají teroristům a my se někam směrem na sever vypravíme. Uff!

Jde na mě z toho všeho trošku hrůza. Při poslední dlouhé zahraniční expudici, před 25-ti lety do socialistického Bulharska, jsme zabloudili do přísně střeženého vojenského příhraničního pásma u hranic s kapitalistickým Řeckem. Ven nás po bujaré oslavě s místními domorodci, kteří se všichni jmenovali Stanko, nebo Christo, odvezl asi sto let starý autobus, plný slepic, koz a bodrých venkovanek, řízený opilým řidičem. Průvodčí měl asi sto let, uniformu z druhé světové války, dřevěnou nohu a výkonnou písťalku, na kterou celou cestu pískal. Jmenoval se Bogdan.

Občas v textu použiju slovo expudice, namísto expedice. Nejde o pravopisnou chybu, jde o zcela rozdílnou akci. Kdo si tyká s Alanem Alexanderem Milnem a Sovou, ví přesně o co jde. Expedice - to je podrobně plánovaná,



³ Pinguin Topas nezbyvá než doporučit. Komfort muži -7, ženy -1, extrém -25, nekonečně duté vlákno BHB micro s perfektním loftem, váha pouhé 1,5 kila, přiměřeně malé balení. A to není reklama :-)

⁴ Pinguin Storm 4, moderní tunelová konstrukce, velmi rychle se staví i balí, výborně využitý prostor, tropiko se může balit spolu se stanem, 3 pruty, 4,5 kg, 415 * 240 cm / výška 120 cm.

přísně organizovaná akce, sloužící jasně definovaným cílům, jejichž dosažení je podřízeno všechno.

Oproti tomu expudice je pohodová cesta přibližně někam, kterou si chceme užít, jsme ochotni si ji užít co to jen jde a ničemu se nepodřídít. První expudici v historii neuspořádal Jára Cimrman, ale medvídek Pů a Kryštůfek Robin. Směřovala k Severní tyčně. Všichni si ji velmi užili, dokonce i Oslík a Prasátko. Tyčny bylo dosaženo. Kdo uspořádal první expedici netuším.

Dalším logickým krokem skandinávské expudice je sledování akčních cen v nejmenovaném supermarketu Albert a nakupování trvanlivých akčních potravin, jako je studentská pečeť, jablečná instantní ovesná kaše, čokoládové musli, studentská pečeť, snickerska, čokoládové musli, meruňková instantní ovesná kaše, čokoládové musli, nebo studentská pečeť.

V komoře se akčních komodit postupně hromadí značné množství, které - jak se nakonec ukáže - udrží na živu pět osob po dobu 17-ti dní. Má to ovšem jeden háček. Přesněji hák. Nikdo nebude po návratu dobrovolně jíst čokoládové musli, snickersky a studentskou pečeť. Po dlouhou dobu. Co se snikrsek a studentské pečeteře týče, minimálně po dlouhou dobu celého jednoho týdne.

Koncem července se vracím z třítýdenního indiánského tábora, vonící / smrdící kouřem (nehodící se škrtněte). Zpět ke kartáčku na zuby, teplé vodě, internetu, telefonu a jiným nesmyslům, které ve skutečnosti nikdo nepotřebuje. V záchvatu nadšení kupuji cestovní pojištění pro celou rodinu, havarijní pojištění pro autíčko a tablet s GPS, GSM, G3 a doporučenou placenou mapovou aplikací, která umí všechno⁵). A opravdu - umí všechno. Co chci. Problém nastává pouze v propojení hlava - ruka - procesor.

Marta si nahlásila dovolenou a dostala dovolenou. Jsou prázdniny, studenti se neúčastní soutěží, Honzík nemůže vyhrát další studijní pobyt v Německu. Luki udělal všechny zkoušky, včetně anatomie. Barča nechce k babičce ani k babičce. Třetí babičku nemáme. Jasně je, že musíme někam vyrazit. Sníst jídlo, ojet gummy, využít pojištění a zdůvodnit spacák, stan a tablet. Že bychom nakonec vyrazili do Švédska ?

Během uklízení táborových věcí, sečením trávy a docházení do zaměstnání nacházím i trochu času na přemýšlení nad mapou a na stahování offline free map. Také zjišťuji, že internet obsahuje rozsáhlé free databáze nejruznějších bodů zájmu, jako jsou :

- benzínky (ve skandinávii jsou jich stovky)
- dopravní radary (skandinávské řidiče hlídá tisíce radarů)
- supermarkety Lidl (je jich méně jak benzínek, mnohem méně jak radarů, ale mají levnější a hlavně lepší donuty)
- místa na koupání (ano, i na severu se koupe, brrr ...)
- místa pro piknik (pravděpodobně bude u grilu tepleji, jak ve vodě)
- bankomaty (velmi důležité, zejména pokud máte na účtu nějaké peníze a nemrznete zrovna v plavkách)
- památky UNESCO (kterých je nemnoho, ale zase jsou zajímavější, než dopravní radary, benzínky, či bankomaty)
- toalety (zvláště potřebné po dlouhém pobytu ve vodě, či nepovedeném pikniku).

Všichni účastníci expudice dostali v lednu domácí úkol - prostudovat mapy, průvodce, internet a ujasnit si, co chtějí navštívit. Týden před teoretickým odjezdem se předběžně domlouváme na místech, která chceme vidět i jinak, než na google-maps.

Marta by ráda na sever Dánska, do Skagenu. Takový ten čudlík až nahoře, který ze všech stran ožuzlává nějaké moře, mimo jeden malý kousek, po kterém se dá přijít suchou nohou, pokud jej

⁵ Locus Pro, se staženými offline mapami a databázemi bodů zájmu

neožulává příliv, neohrožují vysoké vlny, nebo nezuří vichřice. Čudlík se vyznačuje drsným podnebím. Obvykle tu fouká, vlní, nebo zuří vichřice.

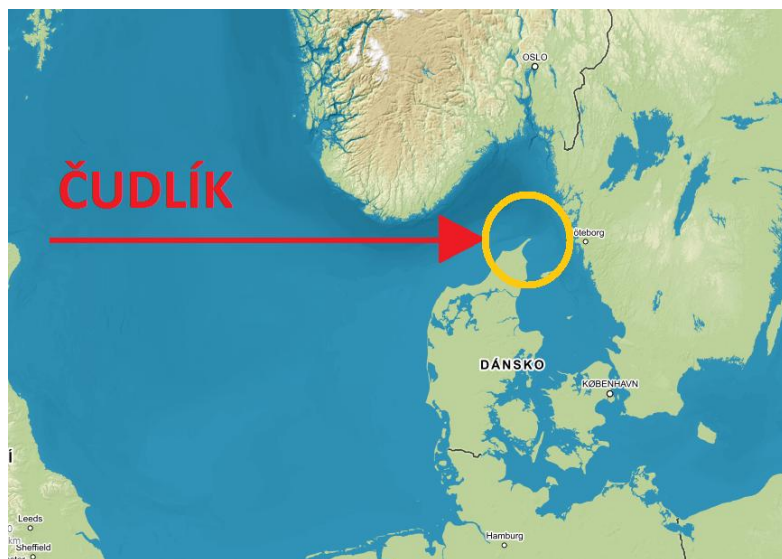
Honzík staví katedrálu v legálně zakoupeném Minecraftu a rád by viděl katedrálu v Uppsale, aby očekoval, jak si vedla před tisícem let vikingská konkurence. Vedla si dobře. Postavila největší katedrálu severu, o 45 metrů vyšší, jak zlínský mrakodrap. A to je neřídil Baťa. Pravděpodobně díky tomuto handicapu stavěli katedrálu 145 let.

Barča touží po Kodani, z nějakého velmi tajného důvodu, který nikomu nesdělila. Možná bude v Minecraftu Kodaň. Familiárně ji označujeme jako Kokodaň. Tedy Kodaň, nikoli Barču. Dáni zovou své hlavní a největší město København. Je to dánsky a vyslovuje se ... k^høbøn'haʊⁿ... . To záhadné ø se vyslovuje jako německé ö, tedy české e, ale trochu temněji, s mírně dementním nádechem. Jak se vyslovuje “ø?” netuším.

Luki chce dojet až za polární kruh, alespoň do Jokkmokku, když už ne do Kiruny, která je úplně stejně škaredá a mimo to se zrovna stěhuje o deset kilometrů napravo, aby mohli na místě staré Kiruny těžít železnou rudu dalších sto let. Navíc je Jokkmokk první Švédské město za polárním kruhem, pokud jedete směrem na Kirunu (= stěhovací škaredé město). Ovšem v Kiruně je jedna z největších děr do země na světě, což by mohlo být zajímavé. Oproti tomu v Jokkmokku žádná díra do země není, což by mohlo být mnohem pěknější.

No a já bych rád viděl katedrálu Nidaros v Trondheimu, kde je pohřbeno o jednoho krále víc, jak v Uppsale, Stockholmskou starou čtvrť Gamlastan (což znamená švédsky “Stará čtvrť”) a Vigelland park v Oslu, který se ve skutečnosti jmenuje Frogner park, ale nikdo mu Frogner park neříká a kde je k vidění více soch, jak ve všech českých parcích dohromady a všechny ty sochy jsou nahaté.

Ve čtvrtek jsme pochopili, že v pátek opravdu jedeme na sever.



“Little Belt” (dánsky “Lillebælt”, česky “Malý Belt”)

“Jutsko” (dánsky “Jylland”) a ostrov “Als” na západě a ostrovy “Fyn” a “Ærø” na východě odděluje úžina “Malý Belt”, propojující “Baltské moře” a průliv “Kattegat” (doslova “Kočičí díra”). Délku úžiny udávají různé zdroje kolem 130 km, nejmenší šířku 600 metrů, maximální šířku 28 km.

Hloubka se pohybuje v severní části mezi 10 až 15-ti metry, v jižní části 25 až 35-ti metry, maximum je kolem 75-ti metrů. V poměrně mělké úžině se nachází množství menších ostrůvků (například Fænø, Brandsø, Bågø a Barsø.). V tuhých zimách úžina zamrzá.

Pro zeměpisné šťouraly nutno připomenout, že ostrov “Ærø” není ostrov “Arø”. Liší se nejen prvním písmenkem, ale také velikostí a pozicí na rozdílných březích “Malého Beltu”.

“Malý Belt” překlenují železniční most “Gamle Lillebæltsbro” (“Old Little Belt Bridge”) z roku 1935 a silniční most “Nye Lillebæltsbro” (“New Little Belt Bridge”) dokončený v roce 1970 a také dvě elektrická vedení. Průliv je zmíněn i v Německé hymně.

Pátek 15.8.2014

Rozhodujeme se vyjet již v pátek odpoledne, abychom se vyhnuli intenzivnímu víkendovému provozu na české dálnici v okolí Brna a Prahy. Předpokládám, že páteční pozdní večer bude poměrně klidný.

Odjezd mírně komplikuje několik detailů. Například již ve čtvrtek je jasné, že se nám všechny věci do auta nevejdou, když polovinu kufru zabírá studentská pečeť, čokoládové musli a ovesné kaše. Takže v pátek odpoledne nahazuju na střechu příčníky a rakev, symbolicky oboje od švédského výrobce Thule. Tomu jsem se chtěl vyhnout kvůli zvýšení spotřeby. Na druhou stranu, raději zaplatím o něco víc za benzín a vezmu si stan, spacák a boty.

Nakládáme auto, naposled kontroluju veškerou výbavu. Oproti normálnímu stavu je naše modrá Mazda Premacy bohatší o dvě sady autopojistek, rozčtverku na autozásuvku (2* USB, 2* autozásuvka), dvě kompletní náhradní sady autožárovek, antipich ve spreji, nožní pumpičku, klasickou autonavigaci MIO, navigaci Route66 a LocusPro nahranou v tabletu, osm balení žvýkaček Airwaves, 12.000 písniček na pěti fleškách, českou dálniční známku, náhradní sadu stěračů, 5 výstražných vest a nálepky z logem ZLÍN - JOKKMOKK 2014.

Druhou mírnou komplikací je Martina dementní paní vedoucí, která naši milované ženě a mámě naplánuje poslední páteční směnu na odpoledne, aby si dovolené užila co nejméně. Možná bych měl za vedoucí raději krтка.

Třetí drobnou komplikací je podivné praskání a lupání v autíčku, někde vpředu vpravo, spojené s občasným hučením a podobnými neurčitými zvuky a ruchy. Malinko to vypadá, jako by tak trošku chtělo upadnout kolo



Pro ty, koho zajímají podrobné údaje, ještě stručný popis nákladu. Každý účastník má nárok na jednu “sportovní” tašku osobního vybavení, karimatku “evazotku”, spacák Pinguin, 4 páry obuvi, věci na sobě a bundu. Společně vezeme foťák FUJI s náhradním akumulátorem, náhradní foťák SONY s třemi sadami dobíjecích tužkových baterek, volné SD karty na 50.000 fotek, dalekohled, jeden stan Pinguin pro 3 osoby, dva náhradní stany Jurek pro 2 x 2 osoby, náhradní spacák, balení kofoly (6 ks), balení mléka (12 ks), balení piva (10 ks), kotlík 5l, ešus s víčkem, 2* vařič VAR, 3* bomba VAR, spořič VAR (výborně se osvědčil na větrných plážích), dvě vojenské celtý maskáčové, dva průvodce po Švédsku, obrovský atlas evropských kempů, velikou mapu Skandinávie, autoatlas Evropy, spoustu jídla (mimo zmíněné produkty také zásobu těstovin, omáček do těstovin, nějakou zeleninu, ovoce, pečivo, tyčinky, sýry, salámy ...) 3000 švédských korun, 500 dánských korun, 500 norských korun, tři kreditní karty (z toho dvě úvěrové), nabíječku tužkáčů, nabíječku telefonu, nabíječku speciálních akumulátorů do foťáku a krabičku na změnu stejnosměrných 12V z auta na střídavých 220 V.

Střídač je výborná věc. Pokřtili jsme jej na “reaktor,” nebo také “Temelín”. Používal jsem jej zejména na dobíjení akumulátorů do foťáku. Zapojený do autozásuvky v kufru a umístěný za bočním okýnkem, decentně šustí ventilátorem Barči přímo do ouška a funguje spolehlivě, což je vše, co od něj požadují.

V 17:20 vyjíždíme z domu, kupodivu nic nezapomínáme a v 18:10 nakládáme Martu v práci. Ještě se zastavíme v nákupním centru “Centrum” na benzínce, kde bereme plnou za dobrou cenu a platíme hotově u legrační paní do legračního výsuvného šuplíčku, který bych očekával spíš v severní Nigerii na území ovládaném povstalci.

Za mírného provozu jedeme po dálnici přes Kroměříž, Brno a setmělou Prahu. Nálada v kabině je plná očekávání a písniček Dana Landy. Kousek za Prahou, ve Zdíbech, bereme v 22:10 opět plnou nádrž a po poněkud zmatené zamotanici cest, dálnic a silniček se za Litoměřicemi dostáváme za německé hranice. Je deset minut před půlnocí. Ještě že máme GPSku, nedokážu si představit, že bych tudy jel, za tmy a deště, jen s papírovou mapou. I s GPSkou je téměř nemožné uvěřit, že ta hrbatá, úzká silnice mířící mezi křoví je hlavní výpadovka na Západ.

Pokračujeme po D8 směr Drážďany. Pomalu mívám půlnoc a všem třem řidičům a řidičkám se zavírají oči. Rozhodujeme se, podle původního plánu, složit hlavu v některém kempu za Drážďany. Zkoušíme jeden větší kempík těsně u dálnice, v Redeburgu, poblíž jezera. Je teprve jedna hodina po půlnoci. Marně. Očekáváme klasický “český” kemp, louku s bufetem, baráček se zázemím a symbolickou závorou na heslo.

Proto nás dost překvapí, když objevujeme areál neprodyšně obehnaný vysokým drátěným plotem, chráněný staženou závorou, doplněnou o vysoká železná vrata, posílená dokonce řetězem s mohutným visacím zámekem. Za dráty je ticho, jen občas problikává světýlko v karavanu.

Rozhodneme se zkusit ještě jeden kemp, který Luki vypátrá u blízkého městečka Zschorna. Jméno nás mělo varovat. Od Zschorny nemůžeme čekat nic pěkného. GPSka nás vede po uzounké, téměř polní cestě, podivnou krajinou, nasycenou vodou a zahalenou do nezřetelných závojevů nočního oparu. Temné keře příznačně vlají za okny. Z černoty vyskočí naprosto nepřeložitelná cedule a mizí rudé záři koncových světel. V nedalekém houští problikává osamocená žárovka. Vzpomenu na Záhadu Blair Witch a cítím se poněkud stísněně.

Po chvíli se domotáme k obrovskému rybníku a po asfaltové cestě, vedoucí po uzounkých hrázích, dojíždíme kolem čtvrt na dvě ke kempu. Scénář je stejný. Vysoký plot, brána, zámek, tma, ticho, obrovské prázdné parkoviště se ztrácí ve světle jediné lampy. Ok, rozhodujeme se vyspat na dálnici, kde je alespoň WC a umyvadlo. V Thiendorfu najíždíme zpět na A13 a ukládáme se ke spánku na místním dálničním odpočívadle. V autě. Jsou tu docela slušné sociálky a malý dopravní ruch. Nejsme sami. Spolu s námi tu nocuje několik německých aut s pochrupující posádkou. Některé vybavené i dekou a polštářky.



“Old Little Belt Bridge” (dánsky “Gamle Lillebæltsbro”)

Mosty jsou pro Dánské království, které se rozkládá na více jak čtyřech stovkách ostrovů, stejně samozřejmé, jako jsou pro Valachy ovce, nebo pro Nory tunely. Starý most “Old Little Belt bridge” se rozpíná mezi městy “Snoghøj” v Jutsku a “Kongebrogaarden” na ostrově Fyn. Že jsou obě města dánská lze poznat podle zcela nezapamatovatelných názvů.

Stavba mostu byla započata v roce 1929. Provoz zahájil 14. května 1935 král Kristianem X. Ostatně nějaký dánský král otevíral většinu dánských mostů. Stejně jako švédský král otevíral většinu mostů švédských. Vyjímkou je Oresundský most, který otevřeli dánská královna a švédský král společně. A samozřejmě Norský král, který otevírá výhradně tunely.

Devátý nejdelší silniční most v Dánsku je 1.178 metrů dlouhý, 20,5 metru široký a 33 metrů vysoký, s největším rozpětím 220 metrů. Ocelová příhradová konstrukce mostu nese dvě železniční tratě, dva úzké silniční pruhy pro automobily a chodník pro pěší a cyklisty. Most vlastní Dánský stát a za údržbu odpovídá státem kontrolovaný železniční dopravce “Banedanmark”.

Do stavby mostu zajišťovaly spojení přes “Malý Belt” výhradně trajekty, na trase Snoghøj (Jutsko) - Middelfart (Fyn). Otevření “Old Little Belt bridge” bylo významným krokem v budování dánské dopravní infrastruktury - cesta vlakem mezi Kodaní a Jutskem se zkrátila o více jak hodinu, a dálnice “1” z Esbjergu na západním pobřeží do Kodaně se stala nejdůležitější vnitrostátní tepnou. Trajekty přes Malý Belt ukončili po otevření mostu provoz.

Most samozřejmě upoutal také pozornost německých okupačních vojsk, které zde 9.dubna 1940 postavili jedny z prvních kontrolních stanovišť.

Jedním z málo známých výsledků budování mostu byla výstavba “Odin Tower” v “Odense”. Při budování mostních pilířů pod vodní hladinou využili dánští inženýři obrovské kovové válce, které po dokončení pilířů odstranili. Namísto sešrotování byly využity ke stavbě “Odin Tower” na kopci v západní části “Odense”.

Věž byla otevřena dva týdny po otevření mostu. S celkovou výškou 177 metrů a vyhlídkovou plošinou ve výšce 140 metrů nad zemí šlo v té době o druhou největší věž v Evropě - po Eiffelovce. Poskytovala nádherné výhledy na celý Funen a brzy se stala symbol a zdrojem pýchy obyvatel Odense i celého ostrova.

Její sláva však netrvala dlouho. 14. prosince 1944 ráno věž vyhodila do vzduchu skupina dánských nacistických sabotérů, známých jako “Peter Group”, kteří se chtěli pomstít za masivní odpor obyvatel Odense proti německým okupačním silám. “Odin Tower” byl výbuchem zcela zničen a nebyl nikdy obnoven. Skupina stála také za vraždou dánského luteránského pastora a dramatika Kaje Munka v roce 1944. Po válce bylo sedm členů skupiny odsouzeno k smrti a rozsudek byl v roce 1947 vykonán.

Stavba mostu byla jedním z několika dánských veřejných projektů, který přinesl práci mladým nezaměstnaným během třicátých let, (podobně jako “The Storstrom Bridge” ⁽⁶⁾ otevřený roku 1937. Proto byl “Old Little Belt bridge” postaven víceméně ručně, při stavbě nebyly použity žádné těžké stroje.

Základy pilířů byly uloženy na dno moře z lodí, podle přesných výpočtů. Formy pro pilíře a oba konce mostu byly nejprve vyrobeny ze dřeva a pak naplněny betonem pomocí kbelíků a jednoduché mechanizace.

⁶ Více na <http://highways-denmark.com/storstrom-bridge/> (anglicky)

Po postavení nového mostu ztratil most na významu, přesto je doposud používán jako jediná železniční spojnice přes “Malý Belt” a silniční spojnice mezi městskými regiony “Fredericia” a “Middelfart”.

Docela zajímavá je údržba mostu, která spočívá zejména v nepřetržitém natírání ocelové konstrukce, na kterém neustále pracuje kolem deseti mužů. Jakmile natrou celý most, začínají znovu od začátku. Jistota stálého zaměstnání - super.

Přestože již nestojí “Odin Tower”, je možné se pokochat výhledem na most - stačí projet lesem rozkládajícím se západně od “Middelfartu” k pobřeží “Malého Beltu”, kde se otevírají nádherné výhledy na most. A z “Middelfartského” přístavu si můžeme užít výhledy na oba mosty “New Little Belt Bridge” a “The Old Little Belt Bridge” současně. A poté v městském muzeu navštívit stálou expozici přibližující historii obou zajímavých staveb.

Závěrem se omlouvám za poměrně časté používání slova most, ale pokud hovořím o mostech, je poměrně obtížné se slovu most vyhnout. Most.

“New Little Belt bridge” (dánsky “Den ny Lillebæltsbro”)

Stavba nového visutého mostu přes “Malý Belt” byla zahájena v roce 1965, otevřen byl králem Frederikem IX. 21. října 1970. Spojuje “Jutský poloostrov” a ostrov “Funen”. Jde o první dánský visutý most. Důvodem pro výstavbu bylo značné přetížení starého mostu, jehož jeden silniční pruh v každém směru naprosto nedostačoval silničnímu provozu, vytvářel úzký profil na páteřní silniční komunikaci a výrazně komplikoval dopravu.



Délka mostu je 1700 m, rozpětí hlavní části 600 m, dvě přípojovací pole mají délku 240m. Vlastní visutý most je k pevnině doveden 9 a 11 mostovými segmenty o rozpětí 31,2 m. Dva hlavní piloty jsou vysoké 120 m, šířka mostovky 31 m, tloušťka mostovky 3m, vzdálenost mezi hlavními kabelely 28m a maximální světlá výška 42 m (některé prameny udávají 44 m). Přes most prochází třemi jízdními pruhy v každém směru mezinárodní silnice E20. Most má vytápěnou vozovku, v zimě tedy nehrozí náledí či sníh a most je (až na výjimky) průjezdný i za silných zimních bouří. Průjezd je bezplatný.

Most byl prvním mostem mimo Japonsko, na kterém byl na hlavních kabelech instalován vysoušecí systém.

Z mostu by jistě měli radost naši chudší spoluobčané, kteří by jeho odvozem do sběrných surovin vydělali pěkný balík - odhadem 52.000.000,- Kč :-). Na mostě najdou 4.100 tun ocelových kabelů, 12.200 tun konstrukční oceli ve vozovce a 17.900 tun oceli v ostatních konstrukcích.

Se zvyšujícím se dopravním zatížením uvažují Dánové o třetím mostu přes "Malý Belt" a to pouze pro silniční dopravu. Železnici i dnes stačí dvoukolejná trať na starém mostě.

Krátká vsuvka o nejvyšším bodě Dánska

A nejvyšší "přírodní" pozemní bod Dánska? Nemají to vůbec jednoduché. Pokud pomineme autonomní dánské území, kde leží podstatně vyšší hory - na Faerských ostrovech Slættaratindur (882 m) a v Grónsku Gunnbjørn (3694 m) - je jisté jen jedno - nejvyšší opravdu dánská "hora" leží v pahorkatině Ejerbjergu.

Původně byl jako nejvyšší krtinec oslavován Himmelbjerget ("Sky Mountain") s výškou 147 m. V roce 1847 zjistil chytré hlavy, že Ejer Bavnehøj je vyšší. Až do roku 1874 trvalo, než se shodli na výšce 170,95 metru. Přesto byl později, po několika nových přeměřeních, prohlášen v polovině 19. století za šampiona Yding Skovhøj, který si v době bronzové pomohl k titulu nevelkou pohřební mohylou. Což se některým dánům, zejména usedlíkům z obce Ejer zdálo nefér. Na rozdíl od obyvatel 3 km vzdálené osady Yding, kteří byli s tímto stavem spokojeni.



Proto se opět sešli odborníci a rozhodli, že mohyla se nepočítá, což snížilo výšku Yding Skovhøj na pouhých 170,89 metru - o 6 !! centimetrů tedy vyhrál Ejer Bavnehøj. To bylo výhodné - od roku 1924 stála na Ejer Bavnehøji stejnojmenná, 13 metrů vysoká kamenná věž s vyhlídkovou plošinou a pěkně upraveným okolím, připomínající znovupřipojení Jižního Jutska k Dánsku po 1. světové válce. Konkurenční kopec nabízel jen mohylu bez výhledu.

Po nových přeměřeních v roce 2002 byla výška upravena na 170,89, respektive 170,83 metru. Rozdíl 6-ti centimetrů zůstal čestně zachován. Jenže bitva o nejvyšší vrchol utichla jen dočasně. V roce 2005 odborná skupina složená s předních dánských geografů, archeologů a úředníků měřila, analyzovala, zjišťovala a rozhodla, že nejvyšším bodem je doposud neznámý Møllehøj, ženoucí svá nezměrná strmá úbočí do úchvatné výšky 170,86 metru. Na druhém místě skončil Yding Skovhøj s výškou bez mohyly 170,77 metru a až na třetím místě Ejer Bavnehøj s naprosto trapnou výškou 170,35 metru (⁷).

Ovšem vzhledem k tomu, že prvenství Møllehøje bylo změřeno až v roce 2005, je to jen kus pole v rukou nevrleho farmáře, leží jen 270 metrů západně od bývalého vítěze a vůbec nevypadá jako pořádná hora, mají dánové nejvyšší hory dvě. Møllehøj a Ejer Bavnehøj. Vymluvili se na mezinárodní standardy, které za horu pokládají jednoznačný, samostatný vrchol - nikoli trochu strmější kus meze mezi dvěma nevýraznými pahorky. A že je mezi vítězi rozdíl 51 cm ? A že je Yding Skovhøj vyšší než údajně nejvyšší Bavnehøj ? No a co ! Stejně si ty jména nikdo nezapamatuje! A mimo to, na Bavnehøji už je rozhledna a nejde přestěhovat. A i kdyby šla, stejně by ji farmář cholerik na poli nechtěl.

A co se stalo s "nebeskou horou" Himmelbjerget a jeho ubohými 147 metry ? K dnešnímu dny je až na sedmém místě - dokud nějaký neodpovědný sedlák nezajede pluhem příliš hluboko a nevytvoří nový, vyšší pahorek.

Pro motoristy třeba zaznamenat, že všechny hory leží blízko E45, kousek před Skanderborgem, západně od sjezdu 54 na osady Tebstrup a Ris. Parkoviště je pod Ejer Bavnehøj, s příjezdem ze severu z cesty Risvej.

Co se týká níže, v té Dánsko vyniká - nejnižší bod země Lammefjord (-7 m) je vůbec nejnižším bodem v celé Evropské unii.

Sobota 16.8.2014

Ráno se budíme kolem 6:00, v úplně provlhlém autě. Okénka byla jen mírně pootevřená, protože venku stále jemně pršelo. Voda je přesto, nebo snad právě proto, všude přítomná. Čelní sklo auta dospělo do podivného stadia, kdy se ještě další hodinu mlží zvenku i zevnitř. Na utírání neustále se srážející vody spotřebujeme všechna dostupná balení kapesníků. Přesto do osmi hodin téměř nic nevidím.

Jemně snídáme ze zásob, střídavě odcházíme na záchod a zjišťujeme, že jsme nejranější ptáčata. V ostatních autech mají ještě půlnoc. Po půl hodince vyjíždíme po D13 směr Berlín. Ten objíždíme po D10 ze severovýchodu a pak po D24 a D14 na Wismar. O půl desáté kousek za Berlínem, u městečka Linum, zastavujeme na pěkném odpočívadle se spoustou květin, okrasných keřů a intimních posezeníček na druhou snídani. Ony ty hobití zvyky nejsou špatné. Šéfkuchařka nabízí pečivo, papriku a spoustu tvrdého sýra a salámu. Nálada má stoupající tendenci, občas vykukuje sluníčko a asi hodinu neprší.

Na odbočce z D24 na D14 není hotová dálniční křižovatka a dostáváme se do první německé zácpy, která je mnohem horší v protisměru, kde plní dálnici několik kilometrů dlouhá fronta

⁷ <http://www.ejer-bavnehøj.dk/>

německých rodin, vracející se z prázdnin na severu. Zítra totiž končí německé, švédské i norské prázdniny. Kdy končí dánské netuším.

Hodinu před polednem míváme Schweriner See a lázeňské město Schwerin, kde byla Marta jako studentka na brigádě v cukrárně. Zavzpomínáme tedy, někteří uroní nostalgickou slzu. Jezero vypadá pěkně, město nevidíme. Marta by se tu pravděpodobně ráda zastavila, ale všichni se tváří, že je tato možnost vůbec, ale vůbec, ani trošilinku nenapadla.

Vzhledem k pokročilé hodině (je po jedenácté) a stejně pokročilému hladu zastavujeme na pěkném novém odpočívadle, kousek před Jesendorfem. Nabízí nové čistě nové sociálky, posezeníčko se střechou porostlou trávou a pěkným výhled do typicky hanácké krajiny. Obědváme, provádíme fotografování, sociálkování a sledujeme všechny další dvě oddechující posádky. Přes krásné počasí a výhledy se zdržíme jen dvacet minut.

Cesta pěkně ubíhá. Stejně jako všichni ostatní jedeme kolem 130-ti. Pod Wismarem se napojujeme na D20. Dálnice mívá chvíli po poledni Lubeck a provoz začíná houstnout. Zácpa začíná u sjezdu na silnici 207 a končí u křížení s dálnicí 1. Obě tepny míří na Lubeck. Těch 14 kilometrů poskakujeme půl hodiny v hustých kolonách.

Poskakování mírně zpestří pohled na tachometr, kde se objevuje číslice 999,9 a o chvíli později strohá oběžná nula. První tisícovka kilometrů je ve zdraví za námi, což vyvolá živou diskuzi a focení všeho a všech. Zejména čísla 999,9, čísla 000,0, čísla 000,1 a také všech členů posádky v roztodivných kombinacích, úhlech, šklebech, posezech a grimasách.



Dalším zpestřením je čůrací pauza na pěkném novém odpočívadle, kousek před Bad Segebergem, kde parkují dva tahače. Každý má zapřažen obrovský návěs a na něm nový vrtulový list. Délka listu je kolem 70-ti metrů, šířka u náboje vrtule přibližně 5 metrů a k přichycení je na patce listu vysazena houština téměř dvou stovek masivních šroubů. Celek je tak impozantní, že zaujme dokonce i humanitní Barču, která ochotně a s úsměvem pózuje u čtyřikrát vyššího kolosu.

Další kolonu chytáme před Bad Segebergem, kde dálnice končí. Tentokrát je to za půl hodiny pouze 6 kilometrů. Naštěstí se kousek za městem napojujeme na silnici 205 a ta je až do Neumunsteru

docela průjezdná a za Neumunsterem se dostáváme na dálnici 7, která je součástí mezinárodní dálniční tepny E45.

E45-ka je poměrně zajímavá cestička. Začíná ve švédském Karesuandu a končí na Sicílii, ve městě Gela. Celá trasa měří 4920 kilometrů a je tak nejdelší evropskou silnicí ve směru sever-jih. Přesto je v označení poněkud chaos a například ve Švédsku je často značena jako E4. Nás má vést, s malou zajižďkou na sever Dánska, další čtyři až pět dní. V porovnání s tím jsou tři hodiny do Prahy jen krátkým odskočením si na svačinku.

Ani významnost E45 nás neuchrání před dalšími kolonami, které začínají kousek za Neumunsterem, u sjezdu na Nortorf a končí křížením se silnicí 210, která vede provoz na Kiel a jeho trajekty. Tentokrát nám 20 kilometrů zabere 40 minut.

Po rozjetí kolony přejíždíme řeku Eider a opět zastavujeme blízko za sjezdem na Eckernforde, kde je, alespoň podle poutačů, poslední a nejlevnější německá benzínka. Později se ukáže, že není ani nejlevnější ani poslední.

Zato vyniká :

obrovskou frontou před každým z deseti stojanů.

pánem s praporkem, který zmateně mává na každého, kdo přijíždí či projíždí

několika zaměstnanci, kteří urychlují provoz tím, že čerpají benzín do nádrže, zatímco řidiči stojí venku a koukají na ně.

Každý čerpací pán dá řidiči po načerpání papírek s číslem stojanu a vysvětlí mu, že má jít k pokladně a tam ukázat papírek s číslem. A že tam má jít hned. Teď hned! Hlavně nezdržovat! Připadám si trochu jako Gulliver v Laputě, kde navštívil vyhlášenou universitu v Bilnibarbi. Tam slovní profesori destilují jídlo z výkalů, zapisují myšlenky náhodně naházené na kostkách a místo únavné a neefektivní výuky nabízí studentům sušenky popsané mozkem.



Provoz celé benzinové stanice je podobně pitomý a zřejmě díky všem těmto pokrokovým opatřením se zde zdržíme celé půl hodiny. Popsat bebečko mozkem pána s praporkem mi v téhle chvíli připadá jako docela dobrý nápad. Benzínka se zapisuje do expediční historie jako jediná čerpací stanice s frontou delší, jak dvě auta. Druhá nejdelší fronta byla v Huskvarně. Dvě auta. Včetně našeho.

Naštěstí od benzínky až do Flensburgu je provoz rychlý a tak se hrdinně ženeme nejrychlejším pruhem démonickou rychlostí 150 km/h až na Německo-Dánské hranice, které přejíždíme chvíli před čtvrtou odpolední. Německá strana vypadá opravdu jako hranice. Spousta nápisů, budky (prázdné), přichystané závory, omezení rychlosti, ... dánská strana jako hranice nevypadá. Ani kapánek. Vypadá jako mez na valašsku s poněkud nevhodně přilepenou asfaltovou lajnou. Docela vtipné je, že na ní vlaje Švédská vlajka, vedle Dánského znaku.

Obecně lze říci, že německá dálnice Drážďany - Berlín - Dánsko nás příjemně překvapila. Čím dál od českých hranic, tím byla lepší kvalita cesty a vybavenost. Za Berlínem jsou samozřejmostí odpočívadla každých 5 až 10 km, vybavená automatickými sociálkami- fungujícími, čistými a zadarmo.

Odpočívadla jsou rovněž funkční a čistá, pravidelně každý den navštěvována servisní četou, vybavená stolečky, lavičkami, kolem udržované kytky, keře. Až se trochu stydím za svoji zanedbanou zahrádku doma. I na cestě je pohoda, všichni jedou rozumně, ohleduplně, běžná cestovní rychlost většiny řidičů je kolem 120 km/h, přestože na většině úseků je neomezeno.

Problém není ani s benzinkami, přestože na mnoha fórech a v průvodcích jsem se dočetl, že na severních německých dálnicích je čerpacích stanic málo a jsou mimo dálnici. Asi jsme jeli prozatím neznámou cestou, mimo standardní čas a prostor, nebo před naším příjezdem pár desítek benzínových stanic postavili a pohráli si i s mnohaletou patinou.

Jediný zaznamenaný problém byl s napouštěním pitné vody do PET lahví. PETky se nevešly pod kohoutky umyvadel, a už vůbec ne do automatických umyvadel, které většinou ani žádné kohoutky neměly. A kupovat čistou vodu v benzinshopech za 5 EUR litr se nám nechtělo. Druhým problémem byl odpočinek za deště - jen jedno jediné odpočívadlo mělo posezení se stříškou. A to stříškou krásnou, porostlou trávou a kytkami. Bohužel zrovna na tomhle odpočívadle ani nekápllo.



Už je docela pozdě a tak se po krátké poradě rozhodujeme pro změnu trasy. Namísto do původně zamýšleného jižního Švédska a města Malmö, pokračujeme na sever Dánska do Skagenu. Po dálnici E45 přes Kolding (16:30), Aarhus (18:00), Aalborg (18:40), Frederikshavn (19:20) a po okreskách do Skagenu (20:00).

Dánsko není taková placka, jak jsem čekal. Pestré, zvlněné, zlatozelené, malebné, milé, rozfoukané, připomíná mi spíše Irsko. Krajina pečlivě upravená, řídké osídlená, pole a pastviny proložené lesíky a kopečky. I občasné továrny a spalovny vypadají spíše jako umělecká dílka. Statky na samotách jsou většinou postavené v “d’olíku” s vysázeným lesíkem na ochranu proti větru, který dnes vane vskutku velmi čerstvý.

Na dálnici samotné je nejzajímavější vysoká kvalita, minimální provoz a podivná značka, připomínající červenou maturitní stužku na bílém pozadí. Znamená asi něco ve smyslu “... dej bacha, tady se sbíhají dva pruhy, tak se prosím nějak domluvte a nenabourejte...”. Přednost není nijak určena. Auta přijíždějící na dálnici prostě v plné rychlosti vletí na “hlavní” a předpokládají, že je ostatní pustí. A oni je fakt pustí.



Po celou cestu, po celých 8500 km, jsme neviděli jedinou bouračku, ani malý ťukaneček. Přitom na podobném principu je založená doprava v celé Skandinávii. Nejúžasnější provoz byl ve velkých metropolích (Stockholm, Oslo, Kodaň, Goteborg). Všichni řidiči, cyklisti, bruslaři, motorkáři jezdili velmi rychle, bez váhání se vrhali z pruhu do pruhu, z kruháče do oboček, z odboček na kruháče, chodci probíhali mezi auty a cyklisti se motali mezi chodci, auta kličkovala mezi cyklisty a vším tím chaosem probíhali mámy z kočárky - a ono to fungovalo.

Nikdo na nikoho netroubil, nikdo se nevztekal, cyklisté kličkovali bez váhání a bez rozhlížení, mnohá auta nepoužívala blinkry - a ono to fungovalo. Rychle, efektivně, pohodově. Jen typický český řidič Simba byl ve stresu, protože na dopravu z jiné duchovní dimenze, založenou na vzájemném respektu, empatii a ohleduplnosti, není zvyklý.

Ale zpět do Dánska. Konečně jsme na severu. Před Frederikshavenem míjíme několik kempů. Sezóna dnes končí, kempy jsou poloprázdné. Sjíždíme do města. Na uvítanou nám mávají pestrobarevnými ocelovými zobáky přístavní jeřáby. Moře je na dosah.

Ve 20:00 dorážíme do Skagenu a vybíráme si kemp nejvíce na severu⁸). A také za celou dovolenou jednoznačně nejdražší (525 DKK včetně sprch). Ceně odpovídá kvalita - na české poměry velký luxus. Ovšem na české poměry je luxus i otevřený bufet s fungující kadibudkou. Pěkná společenská místnost, prádelna, kuchyně se sporáky, varnou konvicí, mikrovlnkou, nádobím, velké a čisté sociálky - a jen jediné výrazné mínus pro naši sprchomilnou čabrací rodinu - sprcha na kartu je placená.

Na recepci malý obchůdek + příjemný dědeček recepční. Dostáváme přidělené místo na stan a mapu kempu, ať trefíme. Dokonce mají pojmenované ulice, takže orientace v pohodě. Přestože je kemp, vzdálený pár desítek metrů od moře, ukrytý za vysokou písečnou dunou, fouká ostrý vítr, který komplikuje stavbu stanu. Jsem moc rád, že nemáme Charlieho hangár 4+1, který bychom nepostavili ani s četou dánských zákopníků.

Kolem 20:30, tedy ještě za světla, vyrážíme na nejsevernější kousíček Jutského poloostrova. Kilometr autem na parkoviště (od 18:00 parking-free). Kolem je především písek, vítr, voda, písek v očích, písek za krkem, vítr, písek v botách a písek. Také zavřené informační centrum, parkoviště pro obytné vozy, otevřená kavárna na pískové duně.



Kousek za kavárnou nacházíme na nejvyšším pískovém kopci ... ehm ... kopec je možná přehnané. Spíše kopeček. Pahorek. Místo o něco málo vyšší než všechny ostatní nízké místa v okolí. Podle GPS má -7 metrů nad mořem. Nu ... prostě na extrémně vysoké hromádce písku nacházíme mramorovou desku s větrnou růžicí. Nevíme, co znamená, ale všichni se na ní rádi vyfotíme a užíváme si parádní výhled z vrcholu. Vrcholku. Hromádky.

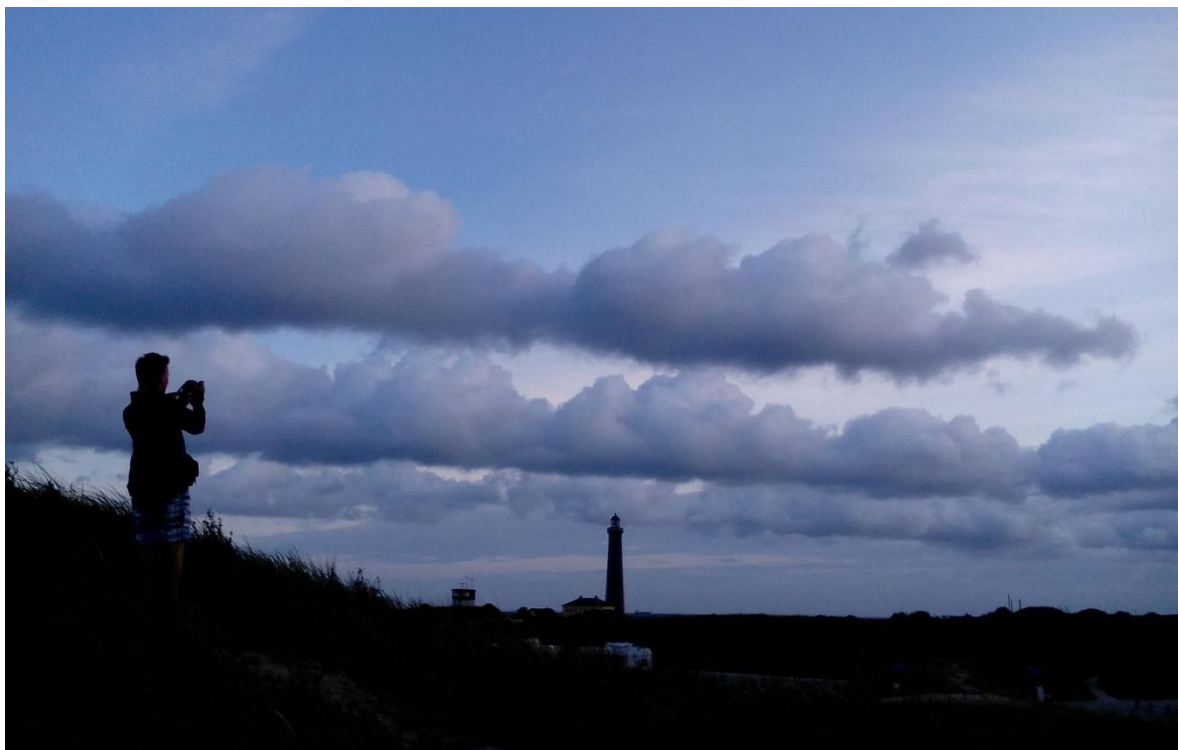
⁸ www.campone.dk/grenen

Odtud je něco přes kilometr pěšky na konec Dánska. Je tu naprosto, zcela a jedinečně nádherně. Písečné duny, moře všude kolem, na rozčepýřené vodní pláni blikají poziční světla lodí. Po pláži běží malé písečné bouřky, vítr vrhá mořskou pěnu a kamínky prudce proti všemu, co stojí v cestě. Na nebi se rozverně honí mraky. Racci trénují prvky vysoké racčí akrobacie. Nikde ani človíček. Ani hlásek. Jen ostré výkřiky nebojácných letců a hukot větru.

Na souši i na moři, kam oko pohlédne, všude staré bunkry. Písečné kopečky jsou jen kabáty bunkrů ponořených pod vrstvu trávy a keřů. Oblé útesy v moři jsou bunkry odhalené desítkami let bouří a trpělivé práce vln. A velké kameny na pobřeží jsou samozřejmě také bunkry, které zůstaly tam, kde zůstat měly.

Na obrovskou liduprázdnou pláž se zvolna snáší sytě modrá tma. Na hranici dne a noci přibíháme na nejnejsevernější čupek Dánska, ostrou písečnou kosu, kde se viditelně mísí barevně odlišné vody dvou moří. Zleva hnědé šelfové Severní moře, dorážející úžinou Skagerrak, zprava zelené brakické Baltské moře a jeho úžina Kattegat. I když možná to není tak úplně pravda - Severní moře podle některých pramenů končí až u největšího Dánského ostrova Sjælland.

Mořské proudy jsou zde viditelně silné. Cedule nám sděluje, že "Livsfare ! Lebensgefahr ! Danger ! Danger de mort !". Přeskrtnutý panáček po pás ve vodě poněkud srozumitelněji upozorňuje na zákaz koupání. Vyrábíme spoustu fotoček, na čupku, před čupkem, po cestě na čupek, s krásným majákem v pozadí, maják bez pozadí, pozadí bez majáku, čupek.



Málokteré místo v širém světě ve mě zanechalo tak silný dojem. Krásy. Samoty. Výjimečnosti. Přírody. Prvotní síly živlů. Reálně vzato je to hnus. Voda, písek, placatá země od nikud nikam. Přesto je soumrak na Skagenu neopakovatelný. Nepopsatelný. Možná ve větru tančí pradávna síla vikingských válečníků. Snad se v nemluvných oblázcích zachoval úder Thorova kladiva Mjollniru, ozvěny Lokiho legráček. Možná vůně druidských ohňů, síla prapůvodních vod, země spálená od Taranidova ohnivého kola.

Nebo zcela současný pocit místa, kde se dotýká nebe, voda a země v jediném okouzlivícím silozpytném bodu. Dakotští Svatí muži věřili, že s Velkým duchem mohou nejlépe komunikovat z

vrcholků hor, kde vyvěrá na povrch nejhlubší sféra země, aby se objala s nejvyšší sférou nebe. Na špičce Dánska by se jistě dokázali domluvit i se sousední Galaxií.

Sbíráme kamínky, mušle, užíváme si samoty v zemi - nezemi a před desátou jsme zpět v kempu. Rychle vaříme těstoviny s masovou omáčkou, čaj, vysprchujeme se v luxusně čistých a vytápěných sprchách a ležeme do teplých spacáků. Všichni až na Martu. ta zalézá nevysprchovaná. V jedenáct došla teplá voda.

Spací výbava si zaslouží krátkou zmínku a zejména pochvalu. Celá rodina (až na mě) je vybavena spacáky Pinguin Topas, které jsem pořídil k různorodým narozeninám a jiným příležitostem, a jsou naprosto vynikající ! Tímto děkuji Pinguínům. Jsem pyšný na tyto české výrobky, šité v Číně.



“Great Belt” (dánsky “Storebælt”, česky “Velký Belt”)

Velký Belt je prostřední z Dánských úžin, které spojují Baltské moře a průliv Kattegat. Nachází se mezi ostrovy Lolland a Sjælland na východě a Langeland a Fyn na západě. Je 120 km dlouhý a minimálně 11 km široký. Maximální hloubka je 58 m a minimální 15 m. V tuhých zimách zamrzá. V průlivu se nacházejí ostrovy Sprogø, Agersø, Romsø, Musholm a Omø.

Nyborg na Fynu s Korsørem na Sjællandu dříve spojoval železniční trajekt. Od roku 1997 překlenuje průliv mezi oběma městy mostní dílo “The Great Belt Fixed Link”.

“The Great Belt Fixed Link”

(Danish: “Storebæltsforbindelsen” / “Storebæltsbroen”, česky “Most přes Velký Belt”)

Tak tady je situace trochu komplikovaná :-). Tato dopravní stavba o celkové délce 18 kilometrů překlenuje čtyřproudou dálnicí a dvoukolejnou železniční průplav “Velký Belt” mezi městy “Nyborg” na ostrově “Fyn” (na západě) a “Korsør” na ostrově “Sjælland” (na východě).



Celek se sestává ze tří staveb.

- Silniční a železniční komorový most mezi ostrovem Funen a Sprogø (“West bridge”)
- Silniční visutý most mezi ostrovem “Sprogø” a “Sjælland” (“East bridge”)
- Železniční tunel mezi ostrovem “Sprogø” a “Sjælland” (“East tunnel”)

Přívozy zahájili provoz mezi městy Korsør a Nyborg v roce 1883, kdy spojili železniční tratě na obou stranách Velkého Beltu. Problém však představoval led v zimních měsících. První návrhy

pevného spojení přes úžinu se objevili již kolem roku 1850 a dalších sto let přineslo téměř 30 více či méně zajímavých návrhů mostů a dokonce projekt tunelu továrníka Valdemara Kählera. Dánské státní dráhy, zajišťující trajektové spojení, představili plány mostu v roce 1934. V roce 1936 byla hotova kalkulace na mosty přes Velký Belt (257 milionů DKK) a Øresund (152 milionů DKK). Práce přerušila světová válka.

Až v roce 1948, v době, kdy Československo upadalo do druhé doby temna, ustanovilo Ministerstvo veřejných prací komisi pro posouzení ekonomických a dopravních důsledků pevného spojení přes úžinu, a to jak lokálních, tak mezinárodních. První zákon týkající se pevného spojení přes Velký Belt byl přijat v roce 1973, ale politické dohody bylo dosaženo až v roce 1986. V roce 1987, po více jak padesáti letech dohadů, byl přijat zákon o stavbě mostu.



Posledním problémem byla Finská žaloba u mezinárodního soudního dvora - vrtné soupravy, vyráběné ve Finsku, jsou příliš vysoké a neprojedou pod mostem. Země se nakonec dohodly na mimosoudním vyrovnání ve výši 90 milionů DKK.

Most byl otevřen pro železniční dopravu 1. června 1997, zahájení silničního provozu mělo z politických důvodů rok zpoždění - první auta projeli po mostě 14. června 1998. V tentýž den bylo zcela ukončeno trajektové spojení.

Přibližná cena mostu v cenách roku 1988 je 21,4 miliard dánských korun, a je včetně údržby financována ze silničního a vlakového mýta. Most je největším stavebním projektem dánské historie. Je možná zajímavé, že cena tunelu Blanka, který má "pouhých" 6 km, je přibližně 16 miliard DKK v cenách roku 2010.

Mostní spojení významně zkrátilo čas přejezdu přes úžinu z 90 minut na trajektu (ve špičku mnohem déle) na 10 minut cesty přes most. Smůlu mají jen cyklisté, kteří na most nemohou. Svě stroje musí naložit do vlaku, nebo autobusu, které převoz zajišťují.

Že jde skutečně o využívaný projekt dokazují čísla - v prvním roce po otevření železničního mostu přešlo přes most 125.000 vagonů a v roce 2003 se přepravilo po mostě 34 milionů cestujících. V době největšího provozu (vánoce, začátek a konec prázdnin) přejezdě přes most denně 40.000 vozidel, ročně jde o 10 milionů vozidel (2011). Před otevření mostu dopravili trajekty 3 miliony vozidel ročně (8.000 denně).

Předpokládá se, že po otevření Fehmarn Belt Fixed Link přes úžinu Fehrmanbelt, plánovaného na rok 2020, se mostu odlehčí, protože nový most (podle novějších plánů možná tunel) spojující německý ostrov Fehmarn (přístav Puttgarten) a dánský ostrov Lolland (město Rødby), převezme dopravní zatížení z Německa a střední Evropy. Odhadované náklady na stavbu tunelu jsou kolem 5 miliard EUR a má ji platit Dánsko, které má na propojení mnohem větší zájem. Němci zaplatí propojení z ostrova Fehmarn na dálniční síť, za pouhou miliardu EUR. Pokud se ovšem dohodne s místními obyvateli a ochránci přírody, kterým se stavba příliš nelíbí. Hotovo má být v roce 2020.

A jedna zajímavá maličkost - po výstavbě "The Great Belt Fixed Link" a "Øresund Bridge" je Irsko jedinou zemí, která nemá pevné spojení se zbytkem kontinentu.

Druhou zajímavostí je Ostrov Sprogø, jehož plocha se během výstavby zvětšila čtyřikrát, na současných 154 hektarů. Slouží jako spojnice mostů a tunelu. Tento ostrůvek není přístupný pro veřejnost a na něm, ani nikde jinde na mostě, není možné zastavit. Původní ostrov je přírodní rezervací, chráníci bohatý původní život, včetně ropuchy zelené a mnoha druhů ptáků. Dříve zde byl jen maják, později (1922 - 1961) sloužily budovy na ostrově jako domov pro svobodné matky a jiné mladé ženy, které nežily v souladu se společenskými normami doby. Nyní je ostrov neobydlen.

Zajímavé je také řešení vlivu na životní prostředí. Součástí stavby mostu bylo prohloubení části průlivu, které kompenzovalo omezující vliv pylotů a přístupových ramp a zůstala tak zachována původní intenzita proudění vody. Přímým přínosem pro životní prostředí je rovněž snížení letecké a trajektové přepravy, která je energeticky mnohem náročnější, než přejezd po mostě. Součástí projektu mostu byla i výstavba sedmi větrných turbín v roce 2009, s výškou vrtulového náboje přibližně ve výši vozovky mostu. Jejich celkový výkon je 21 MW a významnou měrou pokrývají spotřebu "Great Belt Link".

Pěkné fotky mostu jsou pořídít na Exitu XX na východní straně mostu, před mýtnou stanicí. Stačí sledovat ukazatele na "Ice Boat Museum" (Dánsky: Isbådsmuseum). Druhou možností je odpočívadlo na západní straně mostu, kde můžete zaparkovat u pobočky burgerového řetězce Monarch, dát si za 300 Kč "Fish and chips" a vyrazit pěšky asi 800 metrů po cyklostezce až na vyhlídku pod mostem.

Cena přejezdu v roce 2014 byla pro nás 235 DKK. Platit je možné v SEK, DKK, NOK, USD, CHF, GPB e EUR a to hotově, kartou, nebo "kouzelnou krabičkou" systému Brobizz. Všechny měny se přepočítávají v aktuálním kurzu na DKK. Most je majetkem společnosti A/S Storebælt, dceřinné společnosti holdingu "Sund & Bælt Holding A/S". O most se stará 137 kmenových zaměstnanců a dalších 200 zaměstnanců externích dodavatelů.

The "Great Belt Bridge" (Danish: Storebæltsbroen)

obvykle označuje pouze zavěšený most, ačkoli někdy bývá užíván jako označení komorového mostu, nebo také celého dopravního propojení. Aby to nebylo tak jednoduché, tak zavěšený most je většinou oficiálně označován jako "Východní most" ("East Bridge") a komorový most jako "Západní most" ("West bridge").

Východní most (anglicky "East Bridge", dánsky "Østbroen")

Pod východní část úžiny, mezi ostrovem Sjælland a ostrůvkem Sprogø, se železnice zanořuje do dvojitého podmořského tunelu, zatímco silnice ji překonává velkolepým visutým mostem, dlouhým 6 790 m. Důvodem výstavby mostu těchto parametrů je překlenutí mezinárodní námořní cesty "Storebælt's Eastern Channel".

Vlastní zavěšený most je dlouhý 2700 m. Mostovka je široká 31 m a hlavní pole má světlou výšku 65 m, takže umožňuje proplout i obřím námořním lodím - největší dopravní loď světa třídy OASIS⁹ musí ovšem, při své výšce 72 metrů nad čarou ponoru, sklápět při průjezdu pod mostem komíny.



Technologicky se most skládá z betonové konstrukce (stožáry, pilíře, kotevní bloky, opěry) a ocelové nadstavby (mostního oblouku a kabelů). Kesony pro pilíře byly odlity v továrně v Kalundborgu, vzdálené 70 km, a na místo určeny dovozeny po moři. Každý keson váží 32.000 tun a je uložen na kamenném loži, pro dosažení požadované stability. Zbytek pylonů byl odlit na místě, rychlostí 4 metry za hodinu, do posuvného bednění, které zajišťuje přesné parametry zrání betonu. Na místě byly odlity rovněž kotvy, které dosahují v nejvyšším bodě výšku 63 metrů.

Několik málo pilířů a jejich součástí bylo také odlito na místě, díky malé hloubce. Většina však byla prefabrikována a na místo dovozena po moři. Každý pilíř váží přibližně 6.000 tun.

Svým rozpětím nejdelšího pole 1624 metrů je třetím nejdelším visutým mostem na světě (po mostě Akaši-Kaikjó v Japonsku a mostě Xihoumen v Číně) a prvním mimo Asii. Rekordní je také výška dvou hlavních pilířů - 254 m - což z nich činí nejvyšší pevný bod Dánska. Překonávají jej jen některé vysílače, například "Tommerum Transmitter", který je s výškou 321 metrů nejvyšší dánskou stavbou.

⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/Oasis-class_cruise_ship

Mostní přivaděče k visuté konstrukci nese 19 betonových pilířů, 12 na straně k Zealandu a 7 ke Sprogø. Rozpětí mezi nimi je 193 metrů. Na visutý most se napojují dvěma visutými poli, nesenými mezi hlavními pilony a kotvami, každé o délce 535 metrů. Výška (tloušťka) mostovky je 6,7 m.

Most byl postaven mezi lety 1991 a 1998 nákladem 950 milionů dolarů a investice to byla výborná zejména pro řidiče aut - každý den jich přes East Bridge projede 24 000, v sezónu až 40.000. Zavřen bývá most jen výjimečně - obvykle dvakrát ročně při bouřích s rychlostí větru více jak 25 m/s (90 km/h), v zimě, ve dnech kdy z nosných kabelů padají rampouchy, a výjimečně na krátkou dobu, kdy pod mostem projíždí velké lodě. Co kdyby náhodou byly moc velké, že ?

Jedním z nejnáročnějších úkolů u stavby visutých mostů je ukotvení nosných kabelů a udržení jejich konstantního napnutí. K tomu slouží kotevní konstrukce na obou koncích mostu, která je u "East Bridge" uložena pod mostovkou. Z kotvy vychází dvojice paralelních nosných kabelů, které jsou vedeny přes oba hlavní piloty a zakončeny v druhém kotevním bloku. Každý nosný kabel je dlouhý přibližně 3 km a má 83 cm v průměru. Skládá se z 18.647 pramenů o průměru 5.38 mm, které jsou svázány ocelovými nerezovými dráty.



Kontrola v roce 2014 zjistila, že nosné kabely nejsou ani po 15-ti letech provozu rezavé. Původně byla na natěračské práce na kabelech vyčleněno 15 milionů DKK, ale po zkušenostech s korozi kabelů na jiných mostech bylo rozhodnuto, namísto nátěru, investovat 70 milionů DKK do vysoušecího systému kabelů, který má lépe chránit kabely, jejichž projektovaná životnost je 100 let.

Včasná realizace umožní vyhnout se prvnímu nátěru kabelů a ušetřit tak 15 milionů DKK za první, a další prostředky za opakované nátěry v dalších letech.

Problém s korozi způsobují zejména dutiny v kabelech, které tvoří 21% průřezu kabelu. Tyto dutiny mohou vést vlhkost a způsobovat tak korozi uvnitř svazku. Moderní mosty proto mají vysoušecí systém zabudován přímo v konstrukci mostu.

Práce na kabelovém vysoušení započali v dubnu 2014, kdy byli ve středu mostu instalovány 36 metrů dlouhé "crawlery" (kabeloví roboti) poháněné hydraulickým motorem. Mají za úkol odstranit drátěnou omotávku a zinkovou pastu, které chrání celé 3 kilometry kabelů a namísto nich nainstalovat voděodolnou membránu, která nepropustně obalí celý kabel. V 300 metrových intervalech budou instalovány průchodky, kde bude do kabelů vháněn suchý vzduch, rozváděný hadicemi. Aby chránil

ocel před korozí, musí být jeho vlhkost menší jak 40%. Jde o největší projekt na světě tohoto druhu. Dokončení je plánováno na rok 2015.

“Východní tunel” (anglicky “East Tunnel”, dánsky “Østtunnelen”)

Sestává se z dvou vrtaných tunelů o průměru 7,7 metru. Celková délka je 8024 m, z toho 7400 m v tunelu. Mezi tunely je 31 propojek, vzdálených od sebe 250 metrů, ve kterých je instalována technologie sloužící pro provoz vlaků. Také slouží jako úniková cesta. Stěna každého tunelu je tlustá 40 cm a skládá se z 62.500 betonových dílů, které jsou vzájemně sešroubovány.

Vzdálenost vrcholu tunelu od mořského dna kolísá mezi 12 až 40 metry a v nejnižším bodě dosahuje hloubky 75 metrů pod hladinou moře.

Během stavby došlo k pohybu mořského dna a jeden z tunelů byl zaplaven. Voda dosáhla až ostrova Sprogø a odtud zaplavila i druhý, doposud suchý tunel. Voda zničila dvě ze čtyř vrtných souprav, ale naštěstí nedošlo ke zraněním, ani obětem na životech.

Na mořské dno byla položena izolační jílová vrstva, aby bylo možné tunely vysušit a opravit vrtné stroje. Většina prací byla prováděna ze strany ostrůvku Sprogø, protože raziči se na straně Zealandu potýkali s obtížnými podmínkami a dosahovali jen malého pokroku. Navíc v roce 1994 vypukl na Zealandské straně požár, který razící stroje zničil a celá práce tak musela být dokončena pouze se dvěma razíci štíty ze strany Sprogø.

“Západní most” (anglicky “West Bridge”, dánsky “Vestbroen”)

Dálnice i železnice vedou mezi ostrovem Sprogø a poloostrovem Knudshoved (město Nyborg) paralelně po dvou nízkých trámových mostech 6 611 m dlouhých a 25 m širokých, se světlou výškou 18 m. Skládají se z 63 polí na 62 pilířích - z toho je 51 polí o rozpětí 110 metrů a 12 polí o rozpětí 82 metrů. Pilíře obou polovin mostu spočívají na společných základech pod hladinou moře. Celý most je postaven z předpjatého betonu a obsahuje více jak 12.000 tun předpjaté oceli.

Most má komorovou konstrukci (“box girder bridge”), což je druh konstrukce, kde jsou hlavní nosníky (pilíře) spojeny příčnými dutými nosníky ve tvaru krabice. Obvykle jde o komory obdélníkového, či lichoběžníkového průřezu. Méně často také profilu I či H , které mají horší mechanické vlastnosti, ale jsou levnější a jednodušší na údržbu.

Základová konstrukce i nastavba byla zhotovena v Lindholmu na ostrově Funen, a na místo dopravena plovoucím jeřábem “Svanen”.

Co znamená předpjatý beton není úplně běžná informace, takže trochu podrobněji. Normální beton je bezva, protože nerezaví, je levný, relativně lehký, jednoduše se z něj staví a je pevný v tlaku - ale nikoli v tahu. Což u většiny staveb nevádí, ani například u mostních pilířů, ale u mostních polí, která překlenují velké vzdálenosti, je malá pevnost v tahu velmi nepříjemná.

Zejména jedna maličkost kapánek vadí - málo pevný most se zlomí a po zlomeném mostě se dost blbě jezdí, pokud nemáte obojživelné pásové vozidlo. Na druhou stranu by pěkně prosperovali výrobci obojživelných pásových vozidel.

Chytré hlavy, které nevlastní pásové vozidla, vyřešili problém umístěním pevných ocelových lan či kabelů do spodní poloviny profilu betonového dílu. Díky tomu (téměř) nevzniká v betonové konstrukci tah, ale pouze menší či větší tlak.

A aby to bylo ještě vymakanější, tak u mostních polí se používá tzv. dodatečně předpjatý beton. Ten se odlije bez výstuže, pouze s nachystanými kanálky, do kterých se po ztvrdnutí betonu zavede ocelové předpínací lano, které se na koncích ukotví kotvami a kanálek se pak zaplní. Což si vyžaduje ještě další kanálky pro zavádění injektážní směsi a odvodu vzduchu. Prostě parádní technologie.

A ještě k těm drátům a lanům - jeden ocelový prut zove se "drát". Několik drátů dohromady (obvykle 7 či 9) tvoří "lano" a více lan dává dohromady "kabel". Tož tak.

Ale aby nebylo jen chváleno. Předpjatý beton má také tři nepříjemné vlastnosti. A to "dotvarování" (změna tvaru při zatížení v čase), "smrštění" (vzniká díky hydrataci cementového kamene v čase) a "relaxace výstuže" (neboli snižování napětí ve výstuži v čase). Tyto tři vlivy snižují předpínací sílu a mohou v extrémních případech vést až ke kolapsu konstrukce. Jinými slovy - most spadne.

Pro omezení těchto vlivů se využívají další fikané technologie a materiály, jako jsou superplastifikátory, hodnotné oceli se smluvní mezí kluzu, kvalitní betony atd. Pro zajímavost - ocel do předpjatého betonu má mez pevnosti kolem 16-ti tun na cm².

Obecně lze říci, že čím mladší most, tím větší jistota, že s vámi nespadne :-)

Strach mít samozřejmě nemusíme. V roce 2005 narazila do Západního mostu 3.600 tun těžká loď "MV Karen Danielsen", jeden člen posádky zemřel a bylo zničeno horních 2,5 m z 5 metrů vysoké nadstavby. Most byl otevřen po čtyřech hodinách, okamžitě po kontrole inspekční komisí, která konstatovala, že provoz je bezpečný. Samozřejmě pouze pro automobily, nikoli pro "MV Karen Danielsen".

Neděle 17.8.2014

V neděli ráno vstáváme o půl osmé. Dánové naproti nás vstávají ve stejnou dobu, ale brzy získávají mírný náskok. Po ranní hygieně v pěkných sociálko-umývárkách vaříme instantní porýč a já přemýšlím o jiném národu a jiném mravu. Nejenže zde nejsou společné sprchy, ale i umyvadla (nebo alespoň část umyvadel) je umístěná v samostatných uzavíratelných kabinkách. A stejně tak existují i kabinky pro pisoáry, případně některé sociálky vůbec pisoáry nemají. Nejefektivnější systém pak mají v Lomě, kde nejsou vůbec odděleni ženy a muži. Prostě mají sociálko-umývárky, se spoustou kabinek se sprchou a umývadlem, a další spoustou kabinek s mísou pro jakoukoli potřebu :-)

Po snídani balíme, což jde kupodivu docela rychle. Pro jistotu odvážíme auto před kempovou závoru (přístupová karta nám funguje do 10:00), platíme a pak se do 10:30 touláme po pláži k majáku a zpět.

U kempu je bunkr s vyhlídkovou plošinou na temeni. Sklouzneme dolů. Je tu spousta písku, spousta mušlí, neskutečně silný vítr a samozřejmě spousta bunkrů. Všude. Na břehu, zahrabané v písčných dunách, zatopené mořem. Podíváme se i dovnitř, na šedesát let staré minikrápníčky a pozůstatky dělových lafet, na písek, vodu, grafitti, zbytky ohnišť a něco málo mezinárodního smetí.



Vítr požďuchuje po moři docela pěkné vlny, kousek pod obzorem stále stojí nákladní loď, jedna hrdinná kempařka se vrhá do studených vln a jedna hrdinná plachetnička se prokousává ostrým protivětrém. Jediná plážová turistka sbírající mušličky nás ochotně vyfotí - samozřejmě s majákem. Až doma zjišťuju, že maják je veřejnosti přístupný, včetně vyhlídkové plošiny a to zdarma. Nevadí, příští rok jsou taky prázdniny.

Na pláži potkáváme záchranné kruhy se zavěšeným teploměrem. Nejsou samozřejmě zamknuté, ani jinak chráněné proti krádeži. Kruhy, ani teploměry. Přesto je nikdo nekrade. No jasně - nejme v Česku. U jezů českých řek nevydrží kruhy ani týden.

Cestou zpět se zastavujeme na severním okraji městečka Skagen, kde se nacházejí hned dvě místní zajímavosti. První je “Vippefyret” (Skládací maják). Jde o přesnou rekonstrukci dřevěného jeřábového majáku z roku 1626. Tvoří jej dřevěná trojnoha nesoucí sklopné rameno. Na jeho konci je zavěšen kovový koš, který se plnil hořícím uhlím nebo dřevem. Tato konstrukce, připomínající středověký obléhací stroj, byla v 17. a 18. století v Dánsku velmi populární. Maják stojí na malém pahorku, 25 metrů nad úrovní moře a je odtud velmi pěkný, horami nerušený výhled. Oops - tedy, horami, jak se to vezme. Začínám už myslet dánsky. Prostě nerušený výhled.



Druhou zajímavostí je “Det Hvide Fyr” (Bílý maják). Jde o nejstarší zděný maják v Dánsku - věž vysokou 19 metrů postavil v roce 1747 architekt Phillip de Lange. V roce 1858 jej nahradil nový “Det Grå Fyr” (Šedý maják). Bílý maják je v současnosti využíván jako výstavní síň a vyhlídka.

Třetí zajímavost jsme jen minuli cestou sem. Je to “Vandtårn” (Vodní věž). 34 metrů vysoká věž byla v roce 1934 postavena z 130.000 červených cihel. Obsah vodní nádrže byl úctyhodných 150.000 litrů vody. Provoz vodárna ukončila v roce 1983 a nyní slouží jako vyhlídka. No ju, Dánové sice nemají žádné kopce, ale zato spoustu vyhlídek.

Čtvrtým zajímavým místem, které si příště určitě nenecháme ujít, je největší “putující” písčná duna “Råbjerg Mile” - miniaturní poušť. Zabírá plochu přibližně 1 x 2 km. Rozlohou jde o největší migrující písčnou dunu v severní Evropě. Nejvyšší bod osciluje kolem výšky 35 m nad mořem. Duna se formuje již 300 let a postupuje přibližně rychlostí 10-15 m za rok.

Pátým místem, které na nás ještě čeká, je “Den Tilsandede Kirk” - kostel pohřbený v písku, z něhož vystupuje nad úroveň duny pouze věž. Kostel, který se správně jmenuje “Saint Lawrence” je největším středověkým kostelem v Dánsku. Či spíše býval největším. Postaven v polovině 14. století. V 16. století začal v této oblasti intenzivně migrovat písek. Kostel byl uzavřen roku 1795, když

vesničané vzdali letitou snahu o odstranění písku, neustále blokujícího vstupní dveře. Duna, postupující údajně rychlostí 12 metrů za rok, postupně pohltila celý kostel. Hlavní budova byla z bezpečnostních důvodů stržena v roce 1810, zůstala jen věž, sloužící jako orientační bod. Nakonec písek pohřbil i celou vesnici, která kostel obklopovala.

Zpět jedeme podél západního pobřeží, zvláštní krajinou, plnou nízkých lesíků, luk, vřesovišť, osamocených statečků a malých vesniček. Míjíme Hirtshals, známý svým muzeem bunkrů a trajektovými spoji do Norska. Vzhledem k desítkám bunkrů, které jsme viděli před chvílí, rádi městečko vynecháváme.



Nádrž je skoro prázdná, stavím tedy před polednem na první benzínce, která je po ruce, u vesnice Tversted a říčky z legračním názvem “Tversted Å”. Benzina je automatická. Přečetl jsem o nich spoustu děsuplných příhod.

Internetoví průvodcové také často tvrdí, že ve Skandinávii je málo benzinek. Není. Jen je třeba nevyjíždět nádrž do dna a zbavit se zvyku “vezmu za pět set”. Je třeba brát vždy plnou a natankovat vždy, když mám míň jak půl nádrže a potkám otevřenou benzinku. Potom je jedno za kolik. Je to vždy levnější, než vycucnout nádrž do dna a volat silniční anděly.

Prý umí pouze severodánským dialektem a to ještě špatně. Berou jen málokteré karty, mnohé z nich spolknou bez náhrady a pak vás ještě poplivou. Prý se musí platit předem a poté se jen nečinně dívat, jak jste špatně odhadli místo v nádrži a smutně sledovat pár set korun dánských tekoucích na zem. Prý i u stojanů s anglickým popisem je nemožné sáhodlouhý návod, psaný dvoumilimetrovým písmem pochopit. Prý je třeba zeptat se místních, ale nejprve je nutné pozdravit v rodném jazyce, jinak vás umlátí pivní plechovkou. Prý, prý, prý ... netušil jsem, jak děsné slovo je “prý”. Prýt ? Prejt ? Prr ! Brrr.

Autoři těchto čerpacích hororů si zřejmě spletli Skandinávii se zaostalou vesnicí v Zimbabwe. Tenhle stojánek uměl dánsky, německy i anglicky, vzal první kartu, kterou jsem do něj vrazil, ochotně vytiskl účtenku a načerpal přesně, co jsem chtěl.

Pod Hirtshalsem se napojujeme na E39 a frčíme pohodových 130 po prázdné dálnici. Kolem půl jedné přijíždíme do Aalbynu. Dostáváme chuť, někteří i hlad. Jezdíme cik cak po městě, hledáme a nakonec nalézáme. Pěkný Nørresundby Church, a také Lidl, těsně vedle rozlehlého Strandparku, kde právě probíhá něco jako RedBull Cup. Parkoviště je beznadějně plné, až na jedno místečko přesně pro nás.

Pár sekund po zaparkování si vzpomínám, že mám v tabletu bezva navigaci LocusPro a v ní nahranou databázi Lidlů pro celou Skandinávii. Aalbynská prodejna je stejná jako kdekoli v česku. Jen lidi usměvavější, méně spěchající, různobarevnější - a ceny vyšší. Nakupujeme tedy pečivo a v neustálém větším či menším dešti pokračujeme dál, na E45, směr - mé vysněné dánské a švédské mosty

O kousek dál, před městečkem Hobro, zastavujeme na prázdném odpočívadle na krátkou oběd - svačinku. Je po půl druhé. Mírně poprchá po celé pečivo, salám a sýr. Při zelenině deštík sílí. Po nastoupení do auta začíná nefalšovaný liják. Ten nás, spolu se silným větrem, provází s drobnými přestávkami po celý den až do Švédska.

Míjíme Randers, Aarhus, Horsens. Vejle objíždíme přes malý mostní předkrm - impozantní "Vejlefjord Broen". Výstavba byla zahájena v roce 1975, po silném tlaku ze strany politiků a občanů Vejle, a přišla dánský stát na 350 milionů dánských korunek, tedy jednu miliardu českých. Most je úžasný svou nadčasovou minimalistickou architekturou, kterou přirozeně zapadá do kopcovité zalesněné krajiny Vejle fjordu. Je skutečně nádherný.

Vejlefjord Broen

Je klasickým příkladem mostu komorové konstrukce obdélníkového průřezu z předpjatého betonu. Ta je usazena ve výšce 40 metrů nad hladinou moře na 15 opěrných pilířů, vzdálených od sebe 110 metrů. Konstrukce nese mostovku 27,6 m širokou a 1712 m dlouhou, což je v Dánsku šestý nejdelší most. A také nejrušnější. V průměru za den projede po mostě 50.000 vozů¹⁰).



Most je zajímavý také stavebním řešením základů pilířů, které se muselo vypořádat z komplikovaným složením mořského dna - pod deset metrů vysokou vrstvou bahna je složeno kolem patnácti metrů písku a pod těmi konečně pevné jílové vrstvy. Architekti problém vyřešili odstraněním bahna a uložení každého z pilířů na štěrkové dno na betonovou patku, opřenou o 135 hexagonálních železobetonových pilotů o délce 30 až 40 metrů. Dokonalé.

¹⁰ dánské dopravní web-kamery <http://www.vejldirektoratet.dk/da/trafik/webkameraer>

Před Koldingem se stáčíme na východ, opět na starou známou E20. Prozradí nám to GPS, slunce nikoli. To je stále schované za hustou peřinou šedočerných mračen. V 15:30 vjíždíme na nový most přes Malý Belt - průliv oddělující Jutský poloostrov od ostrova Fyn. Mám v plánu most projet a zastavit na odpočívce v Middelfartu s teoretickým výhledem na most. Odpočívka se prakticky opravuje a vyhlídka se nekoná.

Podle GPS tedy sjíždíme dolů k průlivu a parkujeme kousíček od mostu - tedy spíš několik desítek metrů "pod" mostem. Celý nájezd včetně pilíře je oplocený, přesto je výhled moc pěkný. Za slunečného počasí by mě procházka po pěkných nábřežích kolem mostu lákala, dnes jen pořídíme pár fotiček - most, velký Simba a malý most, velký most, most jinak, ještě jinak, malinké autíčko na velkém mostě, most - a pokračujeme dál.

Ani se nám nechce zajíždět po pobřeží dál na západ, k Mezinárodnímu museu keramického umění ¹¹), odkud je prý krásný výhled na oba mosty. Vracíme se tedy na dálnici. Díky rozestavenosti blbě zahnu a jedeme přes most zpět na pevninu. Pěkný výhled. Otáčím se na nejbližším kruháči a potřetí během hodiny jedeme přes "Den ny Lillebæltsbro". Hmm, pěkný výhled. Naštěstí je most neplacený :-)



V hustém dešti pokračujeme nepříliš rychle po docela ucpané a z velké části opravované dálnici E20 přes celý ostrov Fyn až do Nyborgu, kde na konci ostrova zastavujeme na odpočívadle u burgerového řetězce Monarch. Most "Nyborg bridge" je co by kamenem dvacetkrát doholil. Panbíček nás vyslyšel, dešť téměř ustává a je tu samozřejmě pěkné WC a parkoviště - vše zdarma. Jen času je nemnoho, blíží se pátá odpolední.

Šotolinová cesta a souběžný chodník nás navigují skoro kilometrovou procházkou, kolem obrovské opuštěné rejdy s bílým majákem. Sotva se stihneme pokochat na stříbrošedou hladinu ozdobenou několika obřimi větrníky, když se otevře ohromující výhled na dvacet kilometrů dlouhé

¹¹ museum keramiky Middelfart <http://www.grimmerhus.dk/>

dvoumostí usazené v kamenitém břehu, chráněným před útoky moře kamennými hrázemi se spoustou nádherných pazourkových šutráků.

Pravý most je pro auta, levý pro vlaky. Stezka podchází pod mostem na druhou stranu, kde je vidět až na ostrov Sprogø zhruba v polovině soumostí. Odtud pokračuje na Dánský ostrov Sjælland železnice v samostatném podmořském tunelu a auta po zavěšené mostovce.

Na hrázích pod mostem jsou usazení místní rybáři, směrem na pevninu vede dlouhé schodiště až na “vyhlídku” těsně pod mostovkou. Místo má zvláštní kouzlo. Všechno je obrovské, betonové, obrovské, mokré, studené a obrovské. Všude je voda. Nejen v moři. Skutečně všude. Silný vítr vrhá pěnu příboje a déšť i do míst, kde by správně vůbec nemělo pršet. Atmosféra je nasycená vodou stejně, jako je nasycená elektřinou před bouří.

Prohlížíme si most ze všech stran, vlezeme, kde se dá - a dá se všude. Z teroristů si viditelně hlavu nedělají. Stejně by na betonového bumbříčka potřebovali alespoň kamion dynamitu a toho by si snad na kamerách všimli. Projdeme se taky po kamenném valu nad mořem, pořídíme asi tisíc fotek. Potřeboval bych tu strávit půl dne, ale máme jen půl hodiny. Tak třeba příště a za pěknějšího počasí.



Vracíme se za silícího deště zpět a pokračujeme po dálnici E20. Tentokrát si Storebæltsbroen vyzkoušíme na vlastní kola. Opouštíme ostrov, ztrácíme pevnou půdu pod nohama. Vlastně pod koly. Za okny se přežene klasický betonový most, ostrůvek Sprogø se žlutočerveným majákem na romantickém kopečku, zavěšený most s hlavním polem přes 1600 metrů dlouhým, moře utopené v mlze a dešti hluboko pod námi, mýtnice se sympatickou obsluhou a opět pevná půda pod koly. Celá “Tour de Great Belt” trvala přesně 13,5 minuty.

V silném lijáku projíždíme přes celý Sjælland. Míjíme města Korsør, Slagelse, Sorø, Ringsted, Køge, všechny schované za hrází houštin a deště. Okolí nic moc, v porovnání s idylickým severem je tohle Dánsko podivně nesourodé, příliš průmyslové, příliš rozkopané, příliš placaté, příliš jednotvárné.

Provoz je ve všech pruzích velmi hustý a vzhledem ke zvládnuté vodní mlze a silnému bočnímu věru poměrně nepříjemný a unavující.

A k vši té směle se většina dálnice opravuje. Díky probíhajícím pracem jsou pruhy občas zmatené, úzké, znečištěné, auta se míjí opravdu velmi těsně, kamiony se vrhají mezi drobné stáda osobáčků jako drak Šmak na trpaslíky, hodně odpočívadel i křižovatek je zahrazeno betonovými bariérami. Jízda v zúženém rychlém pruhu, se svodidly těsně u levého zrcátka a obřími kamiony těsně u pravého je při rychlosti kolem 110 km/h vysloveně nebezpečná, ale je to jediná možnost, jak jet rychleji jak 70-kou.. Nejhorší cestovní zážitek za celou expudici.

Někde cestou se na tachometru podruhé objevuje magická číslovka 999,9. Druhý tisíc kilometrů zůstává za námi, v husté šedivé cloně deště, mlhy a dálniční špíny.

V půl sedmé se dostáváme ke Køge. Z jihu se připojí dálnice E55, po které přitečou další tisíce aut z ostrovů Lolland, Falster a z německých trajektů. Provoz ještě houstne, místy poskakujeme na dvojku v nekonečných řadách aut, táhnoucích se z deště až do deště.

Kolem sedmé večer se blížíme ke Kodani. Vzhledem k nepěknému počasí přesunujeme prohlídku na zpáteční cestu, Barča také souhlasí, zamíříme tedy do kodaňské čtvrti Kastrop, míjíme jižní průmyslovou zónu, chráněné území “Kalvebod Fælled”, přes pět kilometrů dlouhé Kodaňské letiště, kemp Copenhagen, kde jsme chtěli původně strávit noc ⁽¹²⁾ a v 19:14 vjíždíme do Oresundského tunelu.

Provoz je minimální. 16 kilometrů před námi vysněné Švédsko. Dálnice se na dánské straně nejprve noří spolu se železnicí do tunelu, aby se po čtyřech kilometrech vynořila z moře na umělém ostrově a odtud přeskočila zbývajících 8 kilometrů Oresundského průlivu visitou nádherou, protínající obzor jasnou bílou linií..

Most je nepředstavitelně obrovský. Moře pantomimicky bouří, schované v děravé zácloně deště, mlhy a mraků téměř 100 metrů pod námi. A někde vysoko nad autem ční mostní pilíře, vysoké



¹² kemp v Kodani <http://copenhagencamping.dk/en/>

jako mrakodrap, nesoucí mohutné nosné lana. Přes špatné počasí jsou vidět lodě a lodičky, plovoucí větrné elektrárny, pobřeží Dánska i Švédska.

Až na švédském břehu zanecháme v automatické mýtnici příslušný obolus. Most je postaven Švédskem, vybírá se tedy na švédské straně. Po liduprázdné dálnici objíždíme Malmo. Je zřetelné, že jsme mnohem víc na severu. Přestože je osm hodin večer, nezačalo se ještě stmívat.

Přijíždíme do předem vytypovaného kempu v Lommě, kousek od Malmo. Je levný (220 SEK), přesto docela slušně vybavený. Slečně na recepci mi ochotně velmi dobrou angličtinou vysvětlí vše, na co se svojí špatnou angličtinou ptám a já skoro všemu rozumím. Jen na dotaz na možný výskyt pěkného počasí reaguje poněkud vyhýbavě. Raději nadšeně vysvětluje, že místo na stan si můžeme vybrat libovolně, na některé z luk pro stavbu stanů. Obdržíme také podrobný plánec kempu. V celé Skandinávii je to standardní služba a plánec je opravdu potřeba. Kemp je obrovský a bez plánu bychom byli zcela ztraceni.

Servisní budovy jsou na číselný kód, sprchy neomezeně zdarma. Pěkná, čistá, slušně vybavená a každodenně uklízená kuchyňka. Společenská místnost bohužel zavřená, posadit se dá jen na krytou terasu, kde žene neuvěřitelně prudký vítr poctivé příděly dešťových kapek a na delší sezení není chuť. Docela vtipné jsou sprchy a sociálky, které nejsou rozlišené na muže a ženy. Prostě několik kabinek a kdo přijde, ten použije. Velmi racionální a genderově vyvážené.

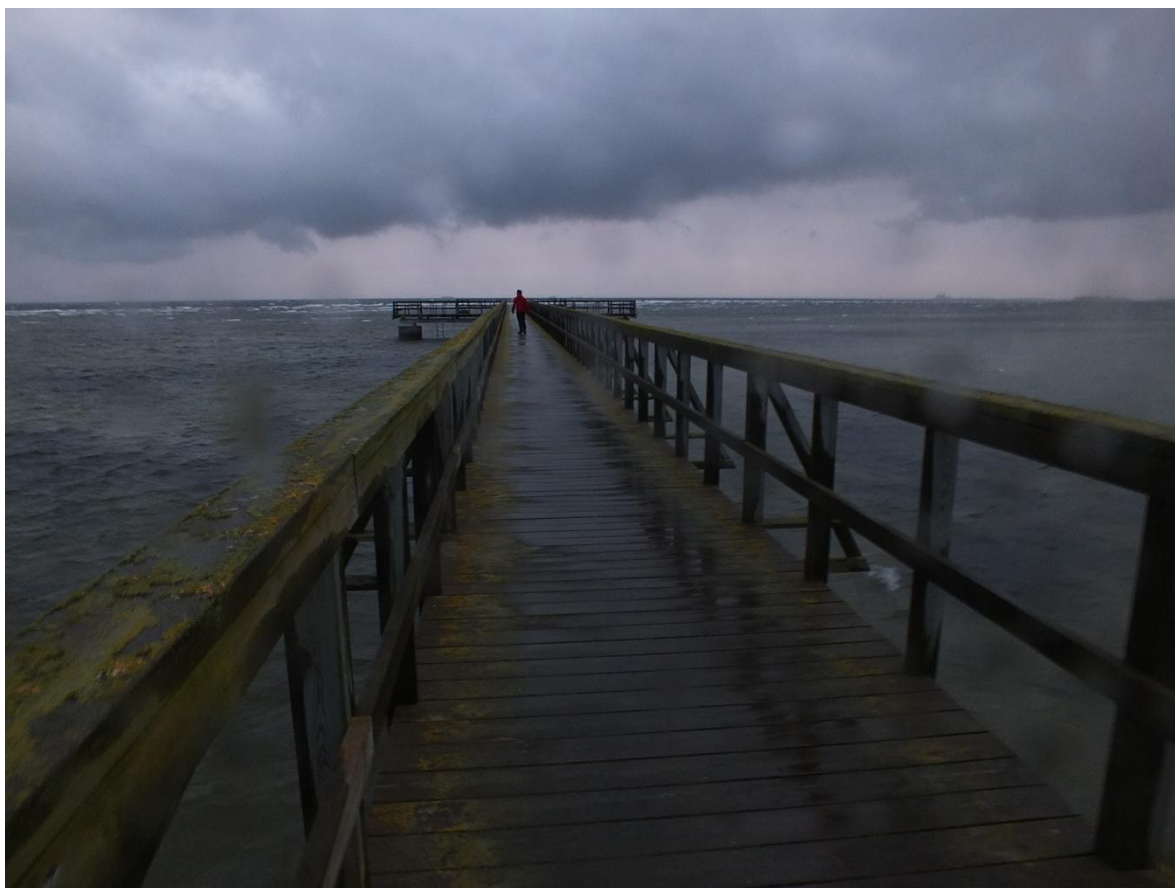


Na utáboření si vybíráme louku vedle zavřeného minigolfového hřiště (je po sezoně), oddělenou od moře jen dva metry vysokou hrází a přes intenzivní odpor větru stavíme stan. Kemp je poloprázdný. Tři obytná auta, pár MPVček u chatek, na naší louce asi 10 stanů a dvě motorky. Po hrázi občas proběhne sportovně vypadající dívka, nebo projde pejskař. Rychle vyběhneme na procházku na místní, několik set metrů dlouhé¹³⁾ dřevěné molo, kde mají od 1.5 do 31.8 zakázán vstup psi. Cyklisti zde nemohou po celý rok. Krásný příklad diskriminace :-) Vítr je ještě silnější jak na u stanu, molo úžasně dlouhé, celodřevěné, porostlé řasami a mechy. Nádherný výhled na Oresundský most, Malmo, nákladní lodě, nejvyšší budovu Švédska - Turning Torso, světla na dánském pobřeží.

¹³⁾ přesně 254 metrů - jde o jedno z nejdelších švédských plaveckých mol.

Vítr se stále snaží servat z nás veškerý oděv a naházet všechno a všechny do moře. Alespoň už neprší. Přesněji řečeno - zvykli jsme si na déšť a prší tak málo, že to vlastně nikoho nezajímá a chováme se, jako by nepršelo. Podobný stav jsem zažil v Irsku. Pršelo nám pořád, takže po určité době jsem vlahý jarní déšť přestal vnímat a sloveso “prší” označovalo jen déšť od meteorologického stupně “silný déšť” nahoru.

Po návratu vaříme ve společné kuchyni čínské polévky, čaj a kafe. Spolu s námi zde kuchtí několik veselých studentů, kteří bohužel brzy odejdou a hamounsky si odnesou plný hrnc těstovin s masem někam do sucha a do tepla a hlavně pryč od vyhladovělé české rodinky. Ze střídačky posílají manželský pár z Dánska s lososem, spoustou zeleniny a hromadou podivných přísad - chudáčci, asi ještě nevyalezli instantní nudle. S ohledem na kulturní stravovací odlišnosti konzumujeme svá éčka ve společenském profukujícím přístřešku. Pak dlouhá hygiena a šupky dupky do spacáčku. Nikdo si na nic nestěžuje, nikdo nic nechce, mám úžasnou rodinu.



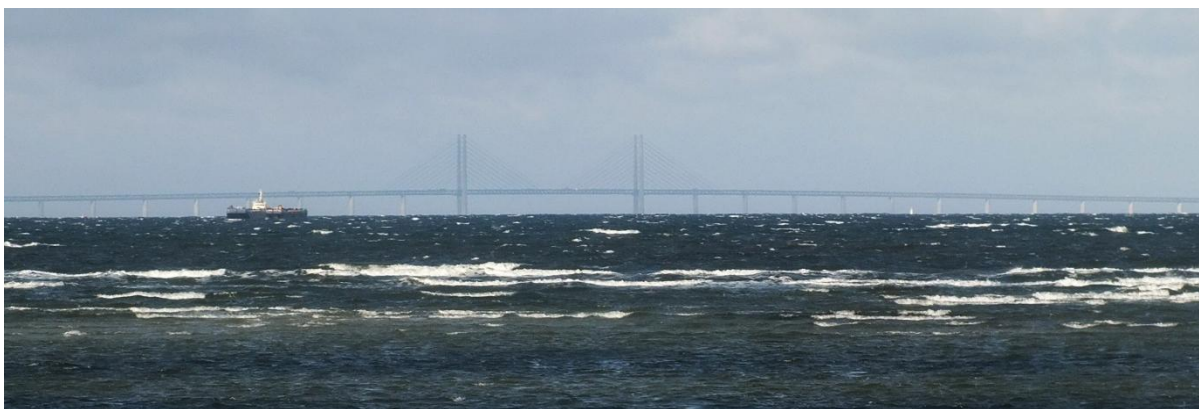
Jdu se ještě chvíli projít po setmělém břehu, opět na molo. Dokázal bych tu stát hodiny a čučet na moře, ale v silném větru je docela zima a chce se mi spát. Opět začíná pršet. Škoda, že počasí nevydrželo - před týdnem bylo v Malmo 30 stupňů přes den a jasná obloha. Dnes typuju v noci kolem deseti stupňů, možná o chlup míň. Přes den mezi patnácti až osmnácti. Na zpáteční cestě potkávám v polovině mola osamocenou zakuklenou postavu - Kurosawy. Míříme společně do kempu a před jedenáctou zalézám definitivně do spacáku. Dobrou noc.

Most "Øresund Bridge" (dánsky "Øresundsbroen", švédsky "Öresundsbron")

Spojuje dánský ostrov Sjælland (hlavní město Kodaň) a švédské město Malmö v kraji Scandia, překlenutím Oresundského průlivu. Ten je poměrně mělký, v plavební dráze mají lodě zaručených 8 m prostoru pod čárou ponoru, maximální hloubka je pouze 38m. Celý průliv je dlouhý 118 km, v nejužším místě má jen 3,4 km, v nejširším 49 km.

Celé dílo bývá někdy také označováno jako "Öresund link", nebo "Öresund connection" a označení "bridge" je ponecháno pouze pro most.

Myšlenka spojení Dánska a Švédska je stará přes 130 let, ale až v roce 1936 dostaly projekty vztahující se k mostu jasnou podobu. Koncepce předpokládala výstavbu mostů přes Øresund s využitím ostrova "Saltholm" (152 milionů DKK) a přes Storebælt (257 milionů DKK).



Finální dohoda o stavbě mostu byla podepsána v roce 1991. Důvodem byl, mimo jiné nedostatek levných bytů v Kodani a málo pracovních příležitostí v Malmo. Stavba byla zahájena v srpnu 1995, poslední díl mostu osazen 13. srpna 1999. Most byl dokončen tři měsíce před plánovaným termínem, přestože stavbu zpomalil nález 16-ti nevybuchlých leteckých bomb z 2. SV na mořském dně. Pro běžný silniční provoz byl most otevřen 1. července 2000 ve 23 hodin za přítomnosti dánské královny Margrethe II, a švédského krále Carl XVI Gustava, předsedů vlád obou zemí, 9000 pozvaných hostů a 1100 akreditovaných novinářů.. První vlaky vyjely 2. července v 6:09 z Malmö.

Most výrazně zkrátil cestu autem z Malmo do Kodaně - pokud neporušujete dopravní předpisy, trvá 35 minut. Jde o nejdelší kombinovaný silniční a železniční most v Evropě, nejdelší mostní stavbu spojující dva různé státy a druhý nejdelší pevný most-tunel na světě.

Celková délka mostu je 15,4 km. Náklady na jeho stavbu představují v cenách roku 2000 30,1 miliardy DKK a návratnost je plánována do roku 2035. Most financovala a vlastní společnost, jejíž majiteli je z poloviny dánský a z poloviny švédský stát. Jedinými příjmy společnosti jsou poplatky za použití mostu. Roční hrubý zisk činí kolem 6,5 miliardy SEK.

Öresund link se skládá z :

- 430 metrů dlouhý umělý poloostrov
- Visutý most přes Flynterenden (používaný mezinárodní námořní přepravou). Hlavní část je zavěšena na dvou 204 metrů vysokých železobetonových pylonech ve tvaru písmene H a prochází ve výšce 57 metrů nad vodní hladinou. Hlavní pole má rozpětí 491 m a šířku 23,5 m a nese je 160 lan. Konstrukce váží 82.000 tun. Mostní část má celkovou délku 7845 m.
- dvou přípojovacích mostů, které jsou nesené betonovými pilíři s rozpětím 140 m.

- podmorského tunelu "Drogden" dlouhého 3510 metrů. Podchází úžinu "Drogden" mezi ostrovem Peberholm a Dánskem, v hloubce 10 m pod mořským dnem. V nejhlubším místě dosahuje 20 m pod hladinu moře. K celkové délce je nutno připočítat ještě vstupní část, prodlužující tunel o 270 metrů na každém konci. Celkem pojedete "dírou" 4050 metrů. Tunel, přestože jde o dražší řešení, byl zvolen z ohledem na možné rušení letecké dopravy kodaňského letiště případnou mostní konstrukcí, zachování hladkého průjezdu lodí za každého počasí a vyloučení blokování úžiny ledovými krami.
- umělého ostrova Peberholm (Pepřový ostrůvek), o výměře 1,3 km², délce 4 km, největší šířce 400 m a maximální výšce 20 m, vybudovaného uprostřed úžiny ze švédského kamene a materiálu vytěženého z moře při stavbě mostu. Ostrov je přírodní rezervací.

Pro překonání vody je podle odborníků levnější postavit most než tunel. V některých případech to ale z různých důvodů nejde, tak se někdy volí alternativa originálního spojení mostu s tunelem. Příkladem jsou tři podobné stavby v americkém státě Virginie. A podobné řešení zvolili i Japonci při překonávání Tokijského zálivu. Po 31 letech výstavby otevřeli v roce 1997 most-tunel mezi městy Kawasaki a Kisarazu.

Tunel je vyroben z 20-ti prefabrikovaných betonových segmentů obdélníkového průřezu o výšce 8,6m, šířce 38,8m, každý o váze 55.000 tun, které jsou uloženy v příkopu vykopaném na mořském dně. Tunel má 5 tubusů - dva železniční (pro každou kolej jeden), dva silniční (každý pro dva pruhy) a jeden malý nouzový tunel, se třemi oddělenými sekcemi (servisní, úniková, kabelová) nad sebou.



Vlastní most je dvoupodlažní. Automobily jezdí po horní části mostu ve dvou proudech v každém směru maximální rychlostí 110 km/h, vlak projíždí přímo pod mostovkou po dvoukolejné trati rychlostí až 130 km/h, povolené konstrukční maximum je 200 km/h. Most je placený, mýtná brána se nachází ve švédském městečku Lehmacken.

Železnice je projektována pro maximální rychlost 200 km/h, používá standardní rozchod 1435 mm a elektrifikována je střídavým napětím 25 kV / 50Hz, což je norma pro dánské železnice BSD. Ovšem elektrifikace je nekompatibilní se švédským dopravcem SJ používajícím napětí 15 kV/16,7 Hz.

Proto se používají duální vlakové soupravy. Přepíná se těsně před nájezdem na most ve Švédsku. Mimo to používají obě země různé signalizační soustavy. Ty se mění na Peberholmu u ústí tunelu. No a konečně v Dánsku jezdí vlaky po pravé koleji, ve Švédsku po levé. Ke změně dochází na konečné stanici v Malmo.

V roce 2007 překročilo most 25 milionů osob (15 milionů lidí auty a autobuse a 10 milionů vlakem). V roce 2009 to bylo již 36 milionů. Průměrně to představuje denně 10 000 automobilů a 20 000 cestujících 280 vlaky. Cena přejezdu byla pro nás 360 DKK.

Je zajímavé, že v současné době jsou přes most taženy také komunikační kabely, které zprostředkovávají veškerou internetovou konektivitu pro Finsko. V roce 2015 má být nákladem 100 milionů euro zprovozněn další podmořský datový kabel propojující Finsko přímo z Německem.



Pondělí 18.8.2014

V pondělí ráno vstávám v šest. Sluníčko svítí mezi bíločernými mraky, po nebeské dálnici bez nehod a kolon táhnou husy. Nad mořem se klene parádní duha a v dálce za ní září pilíře Oresundského mostu i dánské pobřeží. Fouká snad ještě silnější vítr jak včera večer. Zrnka písku nesená větrem a kapky deště bolestivě bodají do obličeje.

Pokouším se o pár pěkných fotoček Turning torsa, lodí a moře. Marně. Nekonečno nelze přenést na formát A5. Projdu se opět až na konec dlouhého, předlouhého mola a dělám pár portrétků romantické kombinace mechu a dřeva. Sleduju nákladní lodě na moři a další osobní husy na nebi. Inhaluju vůněsmrad tlejících chaluh. V porovnání s včerejším večerem úplně jiný svět. Sluníčko ukazuje i dno, které nemůže být hlouběji jak dva metry.



Vracím se na pláž, hledám škeble a pěkné kamínky, přes časnou hodinu potkávám docela dost běžců, pejskařů a chodců - nordic walkerů, kteří uhání po hrázi z dlouhatanánskými holemi neuvěřitelnou rychlostí. V dálce přijíždí traktor a vysypává na břeh vlečku chaluh. Místní farmáři je prý používají ke hnojení. Jenom nějak nechápu, proč ty chaluchy vozí k moři.

Po sedmé hodině se budí ostatní. Snídáme musli za občasných přepršek, balíme ještě mokrá stan a v 9:00 odjíždíme. Chvíli se motáme po Lommě, hledáme a nalézáme benzinku, čerpám plnou, najedeme na dálnici E22. Po levici necháváme “Východní přístavní kanál”, obklopující Staré město, přes viadukt “Frihamn” (Svobodný přístav) překonáváme bludiště Centrálního vlakového nádraží, poté nás GPS provede motanicí několika mostů přes Vnitřní přístav a “Södra varvsbassängen” (Jižní zátoku).

Kolem pěkného bíločerveného majáku a zajímavé futuristické budovy Universitní knihovny se dostáváme do “Västra Hamnen” (Západního přístavu). Míříme doprostřed, k universitě, na předem vyhlídnuté parkoviště. Je obrovské, což je vidět okamžitě, a placené, což zjistíme až při návratu z procházky. Naštěstí se tu nevyškytl žádný kontrolor, možná proto, že jsme parkovali v části vyhrazené pro místní universitu.

Cestou k Turning Torsu procházíme obrovským stavenišťem. Míjíme rozlehlý moderní skejtpark, velké dětské hřiště u příjemně vypadající školy, ohrady, ploty. Západní přístav, dříve

skutečně rozlehlý přístav a průmyslová zóna, kde se mimo jiné vyráběly auta, mění dvacítku developerů v moderní obchodní, sportovní, studijní, klidové a rezidenční centrum. Tisícovka objektů na 160.000 čtverečních stopách plochy dostává novou tvář.

Parky, zahrady, vodní nádrže a umělé potůčky, pláže, nábřeží, obytné čtvrti - docela zajímavě zní nápad na výstavbu Centra, věnujícího se ženským sportům, jejich vývoji, výzkumu a provozování. Vše s důrazem na pěší, jejich komfort a bezpečnost. Malmo se, po letech ekonomické recese a vleklých problémech s imigranty, opět dostává do tempa. Zejména díky otevření Oresundského mostu.

Po celou dobu před námi roste vysoká, bíle zářící, podivně pokroucená budova - Turning Torso. Nádherný, 190 metrů vysoký, dekonstruktivistický mrakodrap, navržený sochařem, architektem a stavebním inženýrem v jedné osobě, španělem Santiagem Calatravou (¹⁴). Se svými 54 patry a výškou 190 metrů je druhou nejvyšší obytnou stavbou Evropy, největší stavbou Skandinávie a symbolem Malmo - novou dominantou po demontáži 138 metrů vysokého portálového jeřábu, který dotvářel panorama města od poloviny 70. let minulého století. Malinko smutným. Jeřáb mohli nechat. Zbožňuju jeřáby.



¹⁴ účastnil se také výběrového řízení na zhotovení architektonického návrhu na Öresund Bridge v roce 1999. Je autorem Telefonní věže na olympijském stadionu v Barceloně a dalších významných staveb.

Turning Torso



Mrakodrap, inspirovan protahujícím se lidským tělem, byl postaven v letech 2001 - 2005, nákladem 1,6 miliardy SEK. Konstrukce se skládá z devíti zakroucených pentagonů (kostek), každá s pěti patry o podlahové ploše 400 m²+ devět mezipater. Ve dvou spodních pentagonech jsou kanceláře, ve zbývajících 147 luxusních bytů. Pokud máte zájem, připravte si 8 až 45 milionů Kč a samozřejmě pěticifernou částku na měsíční příspěvek na služby.

Za nemalý peníz dostanete nejen byt v družstevním vlastnictví (kondominiu), ale také možnost využívat společné prostory - tři plně vybavené pokoje pro hosty s WC a koupelnou, dvě saunové sekce, tělocvičnu, dvě společenské místnosti s vyhlídkou pro 20 osob, jednu velkou místnost až pro 50 osob, vlastní místo ve vinném sklepě, recepci a podzemní parkoviště.

Každé patro je půdorysně řešeno téměř jako čtvercová plocha, rozprostřená

kolem centrálního nosného jádra. Obsahuje sektory trojúhelníkového tvaru ukotvené a vyztužené pomocí vnější ocelové nosné podpory. Celá věžovitá stavba se otáčí tak, že každé poschodí je proti tomu spodnímu pootočeno o 1,6° - to na celou výšku dává součet 90°.

Stavba, umístěná uprostřed umělé vodní plochy, je založena na kruhovém, 7 metrů tlustém betonovém základě, který je stabilizován 15 metrů dlouhými ocelovými deskami zaraženými do vápencového podloží.

Z dálky, na pozadí rychle letících mraků, vypadá Turning Torso, jako by stále padalo na levou stranu. Ale nepadá. Doufám. V jeho okolí se rozkládají moc pěkné obytné čtvrti, všude spousta vody, moře na dosah, velké travnaté plochy, příjemné pláže. Sympatické jsou veřejné WC, funkční, čisté, poměrně časté a zdarma. Tedy většinou. Menšinu tvoří některá Stockholmská a jedno v Uppsale.

Nejvíce se nám líbí na nábřeží Sundspromenaden. Vyfotili jsme se na vyhlídkové plošině připomínající špičku Titanicu, pokochali se výhledy na most, moře a Dánsko, holky zaujala zimní zahrada, kluky auta Plážového dozoru Badbevakning. To patří sličné plážové dozorkyni, která oblečená v neoprenu, zapisuje pro neexistující plavce teplotu vody (15) a vzduchu (16).

Náhle Oresund Bridge zmizí ve stěně deště a za pár minut nás dožene krátký liják, který stejně rychle zmizí v dáli. Poněkud navlhli si ještě prohlédneme nabíjecí stanici elektroaut na místním "sídlíšti", školu, dětské hřiště velká jako půlka Václaváku, s úžasnou a děsně adrenalinovou klouzačkou - chobotnicí, kterou by u nás jistě zakázali a spěcháme zpět k autu.



Podíváme se ještě kousek na jih, za trojcípý mrakodrap Saab Kockums (jeden z nejlepších výrobců ponorek), kocháme se dlouhatananánským autobusem se dvěma klouby a pokouším se zajet k nákladnímu přístavu, leč zdá se, že tam cesty nevedou.

Z Malmo vyjíždíme po jedenácté hodině a pokračujeme na Lund, kde je pěkná botanická zahrada. Opět přichází hustý liják a tak necháme botaniku na příště a odbočujeme z dálnice E22 na silnici 23 směr Vaxjö, kde má stát velmi zajímavá katedrála Domkyrka. Dělal mi trošku zmatek v plánování cesty, protože některé průvodce uváděli Domkyrku v Malmo, některé ve Vaxjo, jiné ve Stockholmu, Uppsale, ... až po dosti dlouhém čase jsem zjistil, že Domkyrka znamená švédsky "katedrála" a je ve všech zmíněných městech a určitě i v mnoha nezmíněných.

O půl hodinky později čekáme v krátké koloně, za kruhovým objezdem ve městě Höör. Opravují tu dva kilometry krásné silnice, aby byla ještě krásnější. Provoz neřídí semafor, ale pán s raporkem, který nás zastavuje, a za čtvrt hodinky opět pouští, za pendlujícím autem, ozdobené na

střeše cedulí “Follow me”. To zavádí na střídačku čekající řidiče z jednoho a druhého směru. Na dveřích má napsáno “kundebil”, což znamená švédsky asi něco jako “servisní vůz” a pán moc nechápe, čemu se smějeme.

Cesta je pěkná, bezpečná, s širokou krajnicí, bez děr a výmolů. Docela časté radary mě připadají zbytečné, všichni jezdí velmi slušně a přiměřeně pomalu i bez radarů. Kolem nás krásná krajina plná červených domků. A hlavně - nejsou vidět reklamy, billboardy, ohrady, ploty a kupodivu ani značky :-). Zdá se, že Švédové vychází z předpokladu, že řidičem se nestane idiot. Na české poměry je nezvyklé i velké množství bočních cest, silniček a vjezdů, které bez jakékoli výstrahy ústí na silnici odpovídají významem a provedením naší silnici pro motorová vozidla.

Jediné, co mi chybí, jsou odpočívadla. Téměř neexistují a to ani u dálnic. Namísto odpočívadel mají švédové malá parkoviště pro jedno až tři auta, které jsou označené na poslední chvíli a díky tomu u nich nestihne neznalý řidič zastavit. Také tu neznají odbočovací pruhy, což při minimální hustotě provozu příliš nevadí.



Cestou se chvíli po poledni zastavujeme na starém pohřebišti Vätteryd, mezi městy Sösdala a Tjörnar - pěkné rozlehlé louce se stovkami náhrobních kamenů rozestavenými do tvaru lodí. Rozhodneme se nevyužít služeb průvodce, kterého lze přivolat telefonem a spokojíme se z informacemi uvedenými na cedulce u vchodu. jedním z důvodů je cena. 50 SEK za provázenou osobu by proděravělo rozpočtový pytlík s pokladem.

Pohřbívalo se tu ještě v 19. století. Prostě, bez nápisů, bez kyttek, po švédsku. Čím důležitější zesnulý, tím větší šutr a tím blíže přídí je umístěný. Zpočátku nám svítí sluníčko, ke konci “prohlídky” opět přichází déšť. Proměnlivé počasí umocňuje zvláštní atmosféru barevné míchanice horizontálních proudů zlatožluté louky, zeleně lesa a bílomodročerné oblohy, narušené vertikálními vykřičníky mechem porostlých náhrobních kamenů.

Přilehlý Coffee Cottage je otevřen jen o víkendu a ve středu. Protože není ani víkend, ani středa, a kafe piju jen já, nasedáme opět do auta a pokračujeme směr Vaxjö.

Pohřebiště “Vätteryd” (švédsky “Vätteryds gravfält”)

také známé jako Vätterydshed, je pohřební pole z doby železné v oblasti Hässleholm v provincii Scania. Je umístěno na vřesovišti mezi městečky Tjörnarps and Sösdala.

Na pohřebišti můžeme najít 183 menhirů a 15 kamenných lodí. Nejdelší je 25 m dlouhá a 8 m široká, složená ze dvou řad kamenů - je vidět i na googlemaps. Většina kamenných lodí je poničena a zbývá z nich méně jak polovina.

Na počátku 19-tého století bylo na pohřebišti Vätteryd kolem 600 menhirů - bylo považováno za největší pohřebiště ve Skandinávii. Výzkumy prováděné mezi lety 1955 a 1957 potvrdili, že na poli se pohřbívalo kremací. Předměty nalezené v hrobech, jako bronzové šperky, skleněné a bronzové perly a ozdoby z bronzového drátu byly umístěny do různých muzeí ve Stockholmu.



Stavba kamenných lodí je ranným pohřebním zvykem charakteristickým pro Skandinávii, ale kamenné lodě jsou známy také ze Severního Německa a podél pobřeží v Pobaltských republikách. Podle provedených sond pocházejí skandinávské lodě na Gotlandu z pozdní doby bronzové (1000 - 500 let před Kristem), z doby železné (Německo), z éry Vandalů a Vikingů (Scania, Blekinge).

Hrob, nebo místo kremace je obklopeno těsně, či volněji uspořádanými kamennými deskami, či kameny, ve tvaru obrysu lodě. Většina zachovalých lodí byla nalezena na pohřebištech, ale mnohdy daleko od jakýchkoli jiných archeologických nálezů.

Lodě jsou různě velké, některé dosahují monumentálních proporcí. Největší známá loď je z velké části zničená “Jelling stone ship” v Dánsku, 170 metrů dlouhá. Největší švédská loď je 67 metrů dlouhá “Ale's Stones”. Nejmenší lodě mají jen několik metrů.

Orientace do světových stran je proměnlivá. Uvnitř jsou některé lodě dlážděné, jiné vyplněné kameny, nebo obsahují kameny vztyčené na místech stožárů. Iluze tvaru lodi je často posílena většími kameny na koncích, někdy i zkosenou záďí.

Vědci předpokládají, že lodě měli zabezpečit mrtvým vše, co měli k dispozici za života. Možná měly lodě souvislost s cestou za Hel. Jednou ze záhad je, proč mají lodě někdy kruhovou základnu a obklopují ploché místo, pravděpodobně určené pro obřady.

Proč je pátek Friday

Docela zajímavé je i posmrtná cesta starých severanů. Polovina hrdinů, kteří padli v boji a jsou vybráni Valkýrami, odchází na věčné radovánky do Valhally, kde vládne Odin. Druhá polovina Einherjů (význačných válečníků) a všichni válečníci, kteří padli v souboji o ženu, putuje do síně Sessrúmnir do Fólkvangru, který má pod palcem Freya, krásná bohyně z rodu Vanů. Valhalla (síně padlých) i Fólkvangr můžeme najít v Ásgardu, období křesťanského nebe.

Freya (někdy též Freja) je docela kontroverzní osůbka. Její bratr Frey je současně jejím milencem. Je "disou" (ochrannou bohyní) Vanů. Výborně ovládá magii Vanů, zvanou "seid". Je partnerkou Ódina, vedle jeho oficiální manželky Friggy. Její rostlinou, kterou můžete najít i na Moravě, je jmelí, jetel, růže, mák, sedmikráska či jahodník. Vlastní kočár tažený kočkami, nádherný náhrdelník Brisíngamen a kance Hildisvína. Pomocí sokolího roucha se dokáže proměnit v ptáka.

O významnosti Frey i pro národy sousedící z vikingské svědčí, že je jejím jménem pojmenován pátek - Freya's da - Friday.

A co se děje s lidmi, kteří nezemřeli v bitvě? Utonulé severany k sobě sítí stahuje bohyně Rán. Ostatní, kteří podlehnou nemoci, nebo stáří, odejdou do Helheimu, který patří Hel, dceři Lokiho a obryně Angrbody, a také sestře vlka Fenriho a hada Midgardsormu. Je napůl bílá, napůl černá. Napůl krásná žena a napůl hnijící mrtvola.



katedrála a město Växjö

Växjö leží v provincii Småland, na břehu jezera Vaxjösjön. Je centrem stejnojmenného okresu (kommun) Växjö. V současnosti zde žije kolem 60.000 obyvatel. Název vznikl pravděpodobně sloučením slov väg (cesta) a sjö (jezero). Město totiž leží mezi jezery, přes která v zimě po zamrznutí vedla nejkratší cesta, po které se zde sjížděli kupci již od konce doby ledové.

Podle legendy přinesl do města křesťanství anglický misionář Sigfrid někdy na konci vikingské éry, snad v 11. století. Navzdory sekerám vikingů a zimě nelenil a zřídil zde první dřevěný kostel. Za to byl prohlášen svatým a v současnosti je švédským národním světcem.

Dřevěný kostelík byl v roce 1170 nahrazen kamenným kostelem, současně se zřízením biskupství. Kostel se stal významným poutním místem. Městská práva získalo Växjö od krále Magnuse IV. 13. února 1342.

V roce 1542 zde Nils Dacke vedl rolníky kraje Småland do otevřené vzpoury proti daním, které uvalil král Gustav Vasa. Rebelie je známá jako Dackefejden. Město bylo mnohokrát zničeno díky poloze mezi neustále soupeřícím Dánskem a Švédskem, mnohokrát vyhořelo do základů, ale vždy povstalo z popela jako Fénix. Vojenská posádka zde sídlila až do roku 1990, kdy se král konečně přestal obávat dánských nájezdníků i horkokrevných rolníků a preventivně snížil daně.

Turisté jistě ocení nedaleké hrady Teleborg, Kronoberg, Museum skla, papírový mlýn Lessebo, runový kámen u vchodu do katedrály a zejména samotnou katedrálu, stojící na místě původního kostela. Typický profil dává stavbě dvojice úzkých, vysokých věží s měděnými špičatými střechami. Interiér je vyzdoben moderními uměleckými předměty z typických místních materiálů - skla, kovu a dřeva. Moc se mi líbil skleněný oltář Bertila Valliena (z roku 2002), docela zajímavě působili dřevěné varhany zapuštěné v hladké béžové ploše klenby,



Sportuznalí turisté ocení, že z Växjö pochází známý tenista Mats Wilander, nebo atletická hvězda Carolina Cluft.

Sídlí zde univerzita Linnaeus, pojmenovaná po Carlu Linné, který ve městě od roku 1716 studoval. V současné době má kolem 36.000 studentů. Švédská firma IKEA a rodina Kamprad zřídili nadaci s rozpočtem 950 milionů SEK, pro podporu dalšího rozvoje university a tím i celého regionu. Nově zřídilo město ve spolupráci s universitou Centrum informačního inženýrství a snaží se o zařazení Växjö mezi prominentní IT regiony. Velkým hráčem je Växjö také ve světě nábytkářství, zpracování hliníku, sklářství, těžké dopravní technice. Což je poněkud v kontrastu s péčí o životní prostředí, tím spíše, že se daří vyhovět oběma protichůdným cílům.

Ve městě hraje od roku 1997 hokejový klub Växjö Lakers. Roku 1997 vstoupil do poslední, 4. divize, v roce 1999 přeskakuje přímo do 2. divize a v roce 2014 již hraje finále Švédské hokejové ligy. Raketový postup na tak mrňavé městečko.

BBC vyhlásila Växjö nejzelenějším městem Evropy. Mimo toto ocenění, které se stalo i městským sloganem, je Växjö také držitelem několika mezinárodních ocenění za péči o životní prostředí a úsilí o snížení uhlíkové stopy.

Cestou potkáváme nekonečné lesy plné kamení, stromů a sobů, první legendární žluto-červenou značku “pozor sobi” a samozřejmě také první protisobí ploty. Do jednoho z lesů odbočíme a obědváme. Konečně chápu, proč je ve Švédsku povoleno stanovat kdekoli - je to povoleno, ale není kam postavit stan. Na každém vhodném místě je buď strom, nebo kámen. Ve vyjímečném případě, kdy stromy nevyrostly a kamení došlo, zabírá prázdné místo jezero, bažina, případně cesta.

Několikrát míjíme plantáže vrb, vysázené kolem cesty, uprostřed nekonečných lesů. U nás slouží jako zásobárna rychle rostoucího palivového dříví. K čemu slouží ve Švédsku, kde má každý blondatý severan svůj nekonečný, vysoký, nádherný les půl metru od nočního stolku, mi zůstává záhadou. Snad k čerpání dotací EU.

Před třetí hodinou přijíždíme do Vaxjö a po chvíli nervozity, nevrlosti a bloudění (Vaxjö je docela velké město) nás Luki zkušeně donaviguje na náměstíčko před katedrálou, korunovanou typickou dvojvěžičkou. Auto upíchneme na blízkém parkovišti, starosti z drobnými vyřeší automat na platební karty. Zavřít autko, pět kroků a kouká na nás kostel. Tedy vlastně katedrála.

Stávala již ve 12. století, několikrát vyhořela, byl poničena ve válkách, v 15. století byla zakázána a nakonec z ní zůstalo jen pár sloupů. Současná stavba je postavena v historizujícím stylu, výhradně z místních surovin a vyzdobena sklem, dřevem a kamenem, což je pro místní kraj typické. Docela pěkný je skleněný strom a moderní skleněný oltář. To vše nám anglicky povídal pán, který uvnitř vařil kafe, prodával pohledy, vypadal trochu jako farář a byl děsně ukecaný, leč nevtíravě. Poslouchal jsem jej sám, což byla škoda, protože anglicky umím z rodiny asi nejhůř.



Kolem kostela je pěkný rozlehlý park a o kus dál obrovské jezero Vaxjösjön s vodotryskem uprostřed a odpočinkovou zónou. V podstatě celé město vypadá jako odpočinková zóna. Fascinuje mě absence jakýchkoli reklam, cedulí, upoutávek, letáků, billboardů. Nádhera.

Chceme dnes dojet do kempu v Huskvarně, proto se krátce projdeme kolem jezera Vaxjösjön a po čtvrté hodině vyrazíme na další cestu. Projíždíme krásnou venkovskou krajinou plnou lesů, luk a jezer po silnici 27 na dálnici E4 a po ní na sever. Krajina je plochá, cesta většinou vede rovně, výhled na protisobí ploty, jezera, řeky a nekonečné smrkové lesy. V šest jsme v Jönköpingu. Původně chci přenocovat přímo ve městě na břehu druhého největšího Švédského jezera Vättern, v kempu “Jönköping Swecamp Villa Björkhagen”, ale je to snad nejhorší kemp, co jsme potkali.

Jak číst Vaxjö

Dlouho jsem bádala nad tím, jak číst Växjö. Pomohl samozřejmě google. Čte se to [ˈvɛkːˈɧøː] Což je cesta z bláta do louže. Jak se vlastně čte takové [ˈvɛkːˈɧøː] ? Pomohl opět google. Jde o přepis v IPA, ovšem pozor ! Nikoli přepis na hydroizolační lepence IPA.

IPA je také zkratka pro Mezinárodní fonetickou abecedu (International Phonetic Alphabet). Systém funguje již více jak 100 let a jeho hlavní výhodou je schopnost popsat jakýkoli mluvený projev mezinárodně pochopitelným způsobem. Hm ... tak nevím, já jsem z něj moc nepochopil.

Po delším studiu mohu zájemcům sdělit, že horní apostrof je “hlavní přízvuk”, dvojtečka označuje “dlouhou hlásku”.

Takové to divné éčko je “polootevřená přední nezaokrouhlená samohláska”, tedy v podstatě české “e”.

Přeškrtnuté očko označuje “polozavřenou přední zaokrouhlenou samohlásku”, která se trochu podobá hlubokému českému “y”, při kterém máte našpulené rty, jako při výslovnosti “u” a současně se pokoušíte vypláznout jazyk. Zvuk dost připomíná krátké kravské zabučení.

Nakonec jsem si nechal znetvořené háčko. Jde o souhlásku, to docela chápu. Konkrétně o “Neznělou palatovelární frikativu”. Z téhle věty rozumím pouze slovu konkrétně. Tato souhláska se vyskytuje pouze ve švédštině a nazývá se “sje-ljud”. Tomu opět rozumím. Žádný normální národ nemůže dobrovolně vyslovovat neznělou palatovelární frikativu. Vyslovuje se jako současně vyslovené “j” a “x”. Tak to jsem se daleko nedostal, jak se kruci vyslovuje “j” ? A jak mám vyslovit dvě hlásky najednou ?

Po dalším bádání odhaluji “j” jako Neznělou postalveolární třenou souhlásku, která se v češtině označuje jako “š”. Což je blbost. Ve skutečnosti zní jako když uchází vzduch z balónu hodně velkou dírou, přibližně jako když se pokoušíte sfouknout svíčku, máte trošku napuchlý jazyk a současně se pokoušíte doplnit co nejdál, ale tak, aby slina nepřešla přes rty.

Výslovnost “x” je naproti tomu docela jednoduchá, jde o české znělé “ch”. Tak jsem se dobral výsledku. “sje-ljud” vyslovíme jako “chá”, jen je při startu potřeba trošku zafučet.

Výsledky dlouhého bádání jsou tři :

- 1) Växjö nelze vyslovit*
 - 2) Växjö bych mohl vyslovit přibližně jako “vekchý”*
 - 3) Växjö budu i nadále vyslovovat jako “vaxjo”.*
-

Nepříliš velká podmáčená louka zpestřená loužemi vody mezi stany i na cestách je oplocená vysokým plotem, plná přívěsů a obytných aut. K vodě je to sice vzdušnou čarou kousek, ale břeh je snad padesát metrů vysoký, strmý a jezero není ani vidět, natož aby se k němu dalo sejít. Všude kolem oplocená hřiště, sportovní haly a rodinné domy.

Jedna z mála zajímavých věcí je parkovací automat, který funguje a bez problémů přijme kreditku, přestože při ovládání vytékají z klávesnice mezi tlačítka čůrky vody. Pokocháme se chvíli výhledem na jezero, který objevíme na bahnitém ostrohu mezi houštinou akátů a mizíme z města.

Během pár minut jsme v Huskvarně, kde u výjezdu na dálnici ještě doplníme benzín na malé Shellce, kde již tankuje jedno auto - na místní poměry obrovská fronta :-). V Huskvarně je zajímavé muzeum firmy Huskvarna, což nepřekvapí. Ale je pozdě, zavřeli před hodinou.

Po půl sedmé jsme již opět na E4, kocháme se výhledy na jezero vlevo a zajímavou skalnatou krajinu napravo. Výhled je výborný, protože dálnice je vedená, kvůli strmým břehům, ve dvou výškově rozdílných pruzích, takže protijedoucí auta jedou o několik metrů pod námi. Další kemp Luki najde v městečku Granna a je to výborná volba.

Granna je malebné městečko s hlavní a současně jedinou ulicí dlážděnou kameny, lemovanou pěknými pestrobarevnými starými domečky a malými obchůdky s vývěsními štíty zavěšenými nad úzkým kamenným chodníčkem. Kemp je hned u převozního mola, odkud vyjíždí trajekt na výletní ostrov Visingsö.



Od paní recepční nafasuju kempové karty a mapu kempu, který je skutečně obrovský. Možná 500 x 500 metrů? Místa pro přívěsy a auta jsou z poloviny zaplněná. Na přilehlé velké, rovné, suché, vzorně posečené louce stojí dva stany. Sociální zařízení jsou na úrovni hotelu, sprchy vytápěné a zdarma. Krásná vyhlídka na jezero, po kterém setrvalý silný západní vítr prohání vlny. Dobře vybavená kuchyně vytápěná po celý den, s mikrovlnkami, myčkou, televizí, pohodlnými křesly a keramickými plotnami, na kterých náš hliníkový kotlík nefunguje.

Během pár minut stavíme stan, chystáme spaní a rychle vyrážíme na zříceninu Brahehus. Chci stihnout západ slunce nad jezerem, údajně jeden z nejkrásnějších zážitků ve Švédsku. K hradu je to asi 5 km autem po E4. Západ slunce v osm hodin stihneme a je opravdu nádherný. Nad jezerem je jasná

obloha, jižní a západní břeh stíní temně rudé mraky a místy hustě prší. Slunce maluje krajinu na desítky kilometrů kolem do spleti červeno oranžových odstínů.

Ostrov Visingsö je jako vystřižený z pohádky, stejně jako krajina pod hradem. Chaloupky ve vzorně udržované krajině, pokryté pestrou šachovnicí zlatých růžových a zelených polí, vypadají jako postavené z Lega. Nechápu, jak to farmáři dělají, ale nikde nejsou klasické české farmářské znaky - manipulační plochy, hnojiště, odstavené stroje, balíky slámy, hromady pneumatik, silážní jámy, ... jen červené, modré a bílé domečky a vzorně obhospodařovaná krajina, lemovaná nekonečnými lesy.

Zřícenina samotná je docela malebná patrová stavba obdélníkového půdorysu, ze které se zachovaly jen obvodové kamenné zdi a pár sklepů. Zapadající slunce kreslí na zdi stigmata oken. Na zlatožluté plátno promítá obří obrysy našich postav. Za západními okny hoří mraky, na jihu netečně mává křídly větrná elektrárna. Moc pěkné.



Při návratu se stavujeme v místním íčku. Klasická cedulka s velkým I, jen je černé, namísto zelené. Ukecanou paní nahrazuje tabule s informacemi a schránkou plnou map, samozřejmě zdarma.

K večeri vaříme ve stanové předsínce na plynu těstoviny s rajskou máčkou s konzervy, čaj, kafe. Přestože je po deváté hodině a slunce zapadlo, je světlo “jako ve dne”. Jdeme se ještě projít k jezeru, k menšímu kamennému molu a podruhé si užíváme nekonečný západ slunce.

Městečko Gränna

Co je na městečku zajímavé ? Založil je v roce 1652 voják a státník, hrabě Per Brahe. Po něm je pojmenován také hrad "Brahehus". Stavbu, v českém překladu zvanou Braheho dům, nechal postavit v roce 1637. Stavba byla dokončena až v roce 1650. Práce se zdržela kvůli obtížné přepravě stavebního kamene do strmého kopce.



Původně byl zámek koncipován jako bydlení pro manželku Kristinu Katarinu Stenbock, ale protože ta v roce 1650 zemřela, sloužil pouze pro ubytování hostů. Po smrti Pera Brahe v roce 1680 byl Brahehus vystěhován a krátce nato kraj připadl do majetku švédského krále Karla XI. Na podzim 1708 vypukl na zámku požár a do základů vyhořel.



V současnosti má městečko kolem 2500 obyvatel. Díky historické významnosti je stále nazýváno hrdým titulem městečko, přestože toto označení používají švédové pouze pro sídla nad 10.000 obyvatel. Je charakteristické strmými dlážděnými ulicemi a starými dřevěnými domky.

Ovšem nejznámější jsou místní pepermintové bíločervené bombóny, zvané "Polkagris", neboli "Pepermintové šutry". První vyrobila v roce 1859 vdova Amalia Eriksson. Její pomník je k vidění na úpatí Gränna mountain. Nakoupili jsme také v jednom z mnoha malých cukrářských krámků.

Typické bíločervené pokroutky byly vynikající. Atypické jinobarevné bombóny jsme nakoupili v široké škále chutí, od výborných, po naprosto hnusné, které jsme příhodně nazvali "kočičí zvratky", přivezli až domů a tam vyhodili. Jediný člověk, kterému chutnali, byla Charlieho Dorotka. Omlouvá ji pouze nízký věk a slušné vychování, bráníci nebožátku vyplivnout dárek.

Také se v Granně narodil balonový letec Salomon August Andrée, který zemřel při pokusu o dosažení Severního Pólu balonem. O cucání bombónů balono-letci se zprávy nezmiňují.

Jezero Vättern

je druhým největším švédským jezerem (po jezeře Vänern) a šestým největším v Evropě. Zasahuje na území čtyř krajů (Västra Götaland, Jönköping, Örebro a Östergötland). Má rozlohu 1912 km². Je 129 km dlouhé a maximálně 28 km široké, s obvodem břehu 642 km a objemem 77 miliard m² vody. Průměrná hloubka je 39 m, nejmenší je na severu (25 m) a maximální 119 m (na jihu). Rozloha povodí je 6000 km². Z toho tvoří 62% lesy a 28% zemědělsky využívaná plocha. Jezero leží v nadmořské výšce 88,5 m a je tektonického původu. Díky tomu je pobřeží vysoké a skalnaté, s prudkými srázy, hlavně na jihu a východě.

Každý rok v červnu se koná okružní jízda kolem jezera Vättern na jízdních kolech (Vätterrundan), která se může zúčastnit každý. Start a cíl je v Motale a délka je přes 300 km. Čas není oficiálně měřen a ani není stanoven vítěz.

Na jihu jezera leží idylický ostrov Visingsö (25,04 km²) a také další menší ostrovy - Stora Röknen, Lilla Röknen, Stora Aspön a Lilla Aspön. Zdrojem vody jsou především prameny na březích a pod vodou. Je odvodňováno do Baltského moře řekou Motala Ström a přes kanál Göta je spojeno s Baltským mořem i s jezerem Vänern.

Voda je průzračná a chladná. Dosahuje takové kvality, že mnoho sídel v okolí čerpá pitnou vodu přímo z jezera. Předpokládá se, že jezero je největší zásobárnou pitné vody na světě. Kolísání úrovně hladiny během let je přibližně 1 m. Vyšší úroveň je v létě. Na jezeře se vyskytují vlny s dlouhou periodou a silné vlnění. Nejteplejší je v červenci, kdy dosahuje teploty 6 až 7 °C. V důsledku vln jezero zamrzá pozdě, až v únoru a v nejširší části v některých letech vůbec.

V jezeře se vyskytuje fytoplankton a zooplankton (klanonožci a perloočky). U dna žijí korýši, máloštětinanci, dvoukřídlí a mlži. Z ryb zde najdeme siveny, síhy i lososy. Největší města na břehu jezera jsou Jönköping a Huskvarna (na jihu), Motala (na východě), Karlsborg a Hjo (na západě) a Askersund (na severu). Na jihu naproti ostrova Visingsö leží malé město Gränna. Na severu u města Askersund zpestřuje krajinu vnitrozemský fjord Alsen.

Proč, proč, proč ... ??

Proč je ve Švédsku povoleno stanovat kdekoli ? ... Ono to není úplně kdekoli. Ve Švédsku platí zvláštní zákon, právo Allemansrätten, čili právo volného pohybu v přírodě. Obecně je povoleno pohybovat a stanovat i na soukromých pozemcích, ale - musíte být na místě, kde postavením stanu nezpůsobíte škodu. Nesmíte rušit majitele, nebo mu bránit v běžné činnosti. Můžete stanovat na jednom místě pouze jednu noc a minimálně 100 metrů od nejbližšího domu. Při delším kempování musíte mít souhlas majitele pozemku. Při odchodu po sobě musíte uklidit a při průchodu ohradami pečlivě zavírat vrata. Nesmíte volnou krajinou jezdit motorovými dopravními prostředky.

Můžete rozdělávat i oheň. Platí jen zákaz zakládání ohňů na kameni či skále (mohla by popraskat) a ve většině rezervací. Dřevo se samozřejmě nesmí kácet, jen sbírat. Stejně tak se mohou sbírat pro vlastní potřebu lesní plody. Můžete se v soukromých vodách i koupat, plachtit, veslovat, pádlovat, bruslit či chytat ryby (pokud vlastníte platný rybářský lístek pro daný revír).

Proč je potřeba mít platební kartu ? ... kartu berou všude. I pět korun za parkovné lze zaplatit kartou. A někde lze platit pouze kartou. Třeba u samoobslužných benzinek, kterých je hodně, na severu většina. Jednou jedinkrát mi automat odmítl VISA kartu ČSOB a musel jsem použít záložní kreditní kartu AXA. Platební karty berou samozřejmě i ty nejmenší kempy, všechny obchody, musea, novinové stánky, infocentra,



Proč mají švédské a dánské mince nízkých hodnot díрку uprostřed ? ... no, asi proto, aby jste si ji mohli na navléci na památku na řetízek a nosit na krku, jak to udělala celá naše rodina :-) Ve skutečnosti je dřív dánové a švédové opravdu nosili navlečené na šňůrce na krku.

Proč je všude čisto ? ... kolem dálnic a silnic, v příkopech, na odpočívadlech, toaletách, kolem polních cest, v křovinách i kempu. Nevím. Téměř nikde v přírodě, v okolí památek či na benzinách nejsou odpadkové koše. A taky tam není smetí. Dokonce ani vajgly. Lístky. Minipapírky. Prostě nic. Možná je to tím, že lidé se nechovají jako prasata. A je to nakažlivé. Jediné smetí, které občas doma vyrobím, je žvýkačka. Ve Skandinávii jsem je poctivě donesl do kempu, zabalené v papírku a likvidoval v koši.

Proč jsou kolem cest široké pásy bez porostu a vysoké ploty ? ... kvůli sobům a losům. Viděli jsme stovky kilometrů nádherných plotů a o něco méně stovek kilometrů plotů v horším stavu. A neviděli jsme ani jednoho losa a jen pár sobů. Možná by bylo ekonomičtější zaplatit pár rozsekaných aut, ale švédové to zřejmě vidí jinak. Švédů je málo, škoda každého švéda či švédkyne. A tak staví, udržují, opravují a znovu natahují stovky a tisíce kilometrů plotů a vysékají tisíce kilometrů krajnic.



Proč se ve Švédsku tak dobře řídí ? ... důvodů bude vícero. Švédové jezdí slušně. Bezpečně. Ohleduplně. Cesty jsou kvalitní, široké, přehledné. Aut jezdí málo. Kolem cest nejsou reklamy, bilbordy, ploty - kupodivu tam skoro nejsou ukazatele a jen velmi málo značek. Taky tam nejsou díry. Žádné. A cesty nemají zatáčky. Pokud se náhodou nějaká zatáčka vyskytne, je pečlivě označena a omezena rychlost průjezdu. U Jokkmokku dokonce byly, v jediné ostřejší zatáčce široko daleko, odděleny jízdní pruhy několik desítek metrů širokým pásem lesa. Přestože je všude daleko, cesta neunaví. Ostatně, pojem “daleko “ se postupně mění. Několik desítek až několik set kilometrů je blízko. Docela mě rozesmál pán, který nás posílal na pěknou túru. Povídá : “Je to kousek. Pojedete na sever, asi hodinu, pak zahnete doleva a za další dvě hodiny jste tam.”

Proč jsou všichni lidé usměvaví, ochotní, vstřícní, ... ? ... nevím. Asi jsou všichni spokojení a bez stresu. Asi bych byl také spokojený, kdybych všude dojel po cyklostezce, na každém kroku měl hřiště, park, vodotrysk, nebo sochu a kolem mě byly davy spokojených a vysmátých lidiček. A kdybych mohl čekat po lesích měsíce a nepotkat živáčka, rozdělat si kdekoli legálně oheň a postavit stan, tahat z vody metrové losy a prohánět se na bruslích stovky kilometrů po ideálně rovném ledu.

Úterý 19.8.2014

V úterý ráno vstávám kolem šesté. Malinko prší. Jdu se projít na molo a kolem jezera, dopisuju deník, studuju mapy a POIky na tabletu. Během hodiny se batolí ze spacáků i zbytek rodiny. Dáme jablečnou ovesnou kaši instantní a po rychlém sbalení, umytí nádobí a zaplacení 180 SEK odjíždíme směr východ. Je půl deváté.

První turistický cíl je vzdálený celých 500 ... metrů. Městečko Gränna. Projdeme se hlavní a jedinou ulicí přes městský park ke kostelu. Park je malinký se dvěma sochami. Kostel je malinký, s malinkým hřbitůvkem "Urnlunden", který vypadá jak růžová zahrada a s automatickou sekačkou, prohánějící se po trávníku. Cesta je plná malinkých obchůdků s malinkými výklady a pestrými vývěsními štítky.

Zpět volíme cestu "humny", kolem stylových dřevěných domečků, kolem krásně malované schránky, kolem vlaječky z utěrky s nápisem Rum (=pokoje), kolem tři metry dlouhé ulice Abbey Road a zpět na náměstí s památníkem šlechtice Braheho, školou "Grennaskolan", nádhernou dlažbou z kulatých, vodou omletých valounů a čist'oukým veřejným wc, samozřejmě zdarma. Nechce se nám čekat do deseti hodin, až otevřou infocentrum. A tak alespoň v jednom z mnoha místních obchodů s bombóny nakupujeme místní specialitu - větrové bombóny - různých barev a chutí. A hned je samozřejmě zkoušíme. Po půl desáté šupajdíme k autu a vyrážíme ze dalším severským dnem. Nestihli jsme místní "Friluftmuseet", neboli Open-air museum. Česky mě napadá jen poněkud pitomý název "Museum na čerstvém vzduchu" (¹⁵). Podle průvodce tu mají starou zvonici, kanón, větrný mlýn, kovárnu, trh, museum nástrojů, bystu hraběte Erika Dahlberta a nové toalety.



¹⁵ <http://www.grennamuseum.se/>

Dalším cílem je zřícenina cisteriánského kláštera Alvastra. Je to pouhých 35 km po dálnici E4 a cestě E919 na sever, a navíc po cestě do Stockholmu. A “Alvastra Klosteerruin” stojí za to. Nejsevernější evropský cisteriánský klášter je opravdu nádherný. A vůbec nevadí, že jde z velké části o nově postavenou zříceninu. V deset parkujeme namalém šotolinovém plácku a seběhneme po cestičce ke klášteru. A hele - ono je tady i větší oficiální parkoviště a oficiální vstup :-). Z našeho parkoviště se pravděpodobně vychází na blízkou rozhlednu s geokečškou.

Ruiny stojí kousek vedle obrovské (samozřejmě červené) stodoly, lemovány krásným trávníkem a letitými soliterními stromy. Ve středu zříceniny objevujeme model původní podoby kláštera, bylinkovou zahrádku i s bylinkami, sklípek z roztomilým okénkem a krásnou klenbu bývalé chrámové lodě. Nejkrásnější je, že jsme tu téměř sami. Vstup je zdarma, samozřejmě památku nikdo nehledá, není oplocená a přesto zde není nic zničené, špinavé, neudržované, posprejované. Užíváme si historii, květiny, sluníčko a sebe.

Z celého areálu dýchá pohoda, krása, klid. Naprosto naprosté ticho. Téměř vidím mlčící cisteriány pochodující v úzkých chodbách. Při návratu k autu nastudujeme informace na infoceduli a Martu zaujme runový kámen v Rök. Přece, kdo je ve Švédsku, musí vidět alespoň jeden runový kámen. A ten v Rök je jeden z nejslavnějších. Asi proto, že je šejdrem.

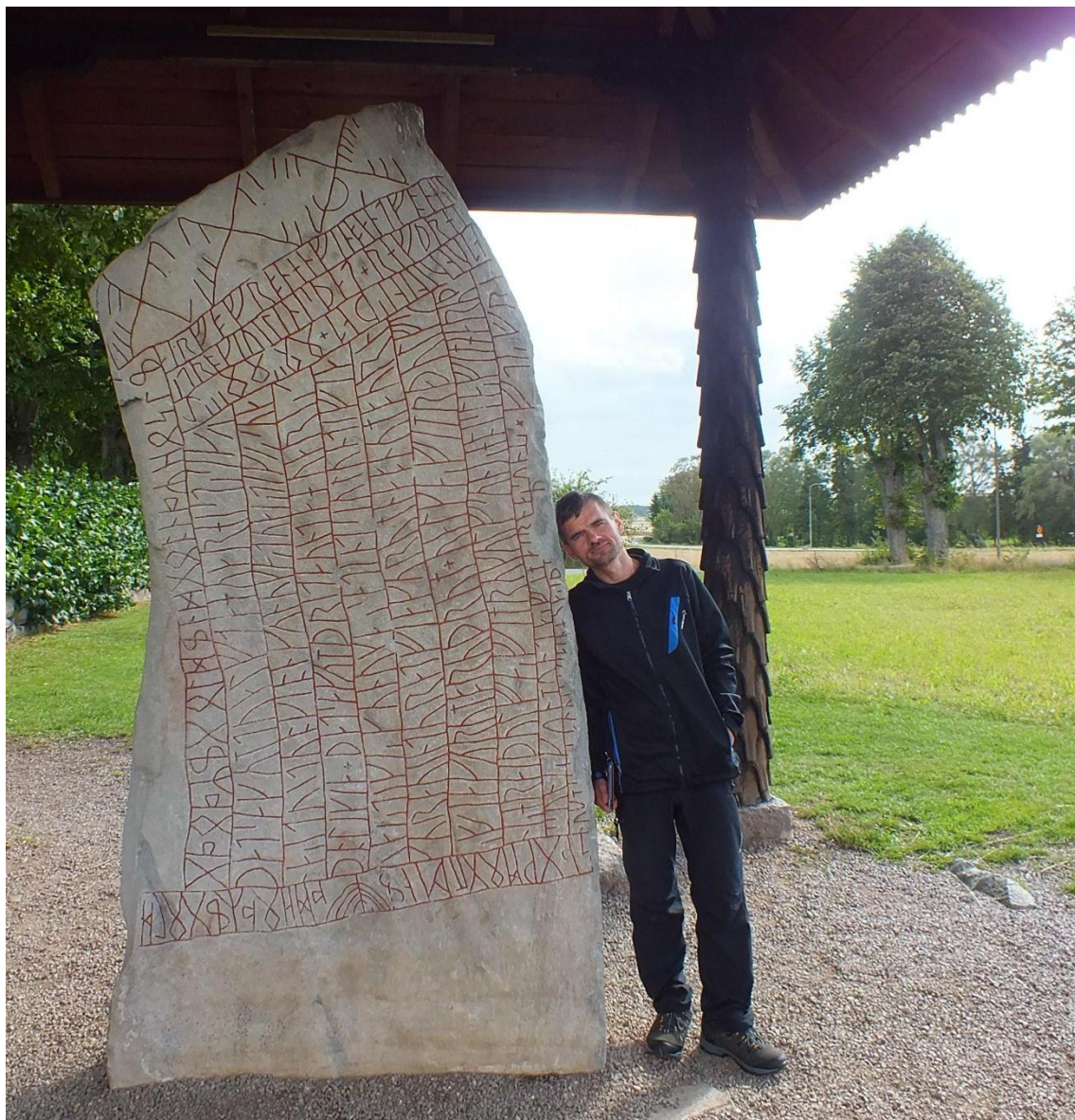


Runový kámen Rök (Rökstenen)

je zřejmě nejvíc nejznámější ze všech runových kamenů. Byl objeven v 19. století ve zdi kostela v Rök. Vyřat ze zdiva byl před několika desítkami let. Kostel pochází z 12. století - tedy z doby, kdy byly runové kameny běžně používány jako stavební materiál nejen pro sakrální stavby. Kámen je popsán runami na všech pěti stranách. Nepopsaná je pouze spodní strana, která byla zapuštěna pod zemí.

Některé části nápisu jsou zničeny, ale většina je dobře čitelná. Text začíná slovy: "In memory of Vamodr stand these runes. And Varinn coloured them, the father, in memory of his dead son." Divné? Jo - v originále není nápis v angličtině, ale v runách.

Nápis na tomto kameni byl vyřt někdy okolo roku 800 a je nejstarším a nejdelším nápisem zaznamenaným v mladším futharku a myslím, že jde vůbec o nejdelší známý runový nápis na kameni (obsahuje 760 znaků). Futhark je runová abeceda, používaná mezi roky 150 - 1100. Mladší futharkem se psalo v letech 800-1100. Nejnovějším runovým písmem jsou Dalekarlské runy, které se používaly na švédském venkově až do začátku 20. století, zejména pro dekorální účely. A samozřejmě také čarodějnicemi, pro ochranu majetku či přilákání ženicha.



Původ run je nejasný. Mnoho znaků Staršího Fuparku je podobných s latinkou. Dalšími kandidáty jsou severoitalské abecedy z 5. - 1. st. př.n.l. Podle severské mytologie byly runy stvořeny bohy, jak se můžeme dočíst například v Poetické Eddě ¹⁶

*Ptáš-li se na runy,
posvátné písmo,
jež od bohů pochází,
jež věštec vybarvil,
že mluvit je chytré, zviš,
a moudré je mlčet.*

A v dalších slokách je jako autor uveden Odin. Pro znalce díla Tolkienova jistě nebude překvapením, že je zde zmíněn i Dvalin a jeho lid :-)

*Runy najdeš,
rozluštěná slova,
převelká slova,
přemocná slova,
jež barvou vyvedl velký básník,
jež stvořili mocní bohové*

*a Ódin ostrým vyryl rydlem.
Ódin ásům,
álfům Dáin,
Dvalin skřítkům,
Alsvinn obrům,
já sám jsem některé vyryl.*

Podle historiků byly runy zavedeny Germány v 1. a 2. století (nejstarší známý runový nápis je datován na rok cca 150 a nachází se na hřebeni nalezeném v močálech u Vimose, Funen, Dánsko). Je zajímavé, že i když v pozdějších letech byly runy používány i pro běžné záznamy textu, jak dokládají nálezy v norském Bergenu, nikdy nebyly psány inkoustem, ale jen ryty do kamene, dřeva či kosti ¹⁷

Nápis na kameni v Rök je považováno za první dílo psané švédské literatury. Obsahuje pravděpodobně zlomek ztracené severské mytologie. Odkazuje se také na Ostrogótského krále, císaře Západořímské říše, Theodorika velkého. Celý verš vypadá takhle :



Text je ovšem velmi komplikovaný. Existuje několik rozdílných čtení, jasná není ani funkce textu, protože nevíme, komu přesně je určen a neznáme některé historické postavy, legendy či souvislosti, na které se text odkazuje.

Kámen byl pravděpodobně vztyčen otcem na památku mrtvého syna, ale je zajímavé, že kámen mlčí o jeho skutcích nebo způsobu smrti, což není u runových kamenů obvyklé. Místo toho se dozvídáme několik příběhů, které se smrtí syna zdánlivě nesouvisejí. Zároveň si text zachovává poučný mezigenerační tón. Všechny zmíněné příběhy se vlastně týkají buď boje nebo zrození – kámen je tedy alegorií na danost lidského života, který má svůj počátek v porodu a konec v boji, a je určen všem gramotným kolemjdoucím ¹⁸.

¹⁶ Celý text poetické Eddy je v angličtině na <http://www.sacred-texts.com/neu/poe/>

¹⁷ Zajímavý článek o runách je na anglické wiki <http://en.wikipedia.org/wiki/Runes>

¹⁸ Český překlad kamene z Rok je na <http://sagy.vikingove.cz/wp-content/uploads/2014/06/r%C3%B6k.pdf>

Není to daleko, asi čtvrt hodinky po vesnických silničkách, krásnou krajinou plnou luk, osamocených statků, minivesniček, solitérních stromů. Kámen stojí vedle krásného bílého kostelíku, naproti škole. Je opravdu šejdrem. Je opravdu pěkný. Postavil jej nějaký král pro svého syna. Je známý od 19. století a posledních pár let stojí pod stříškou.

Kámen vkusně doplňuje miniexpozice pod širým nebem, kde je docela srozumitelně vysvětleno, jak číst runové písmo na runových kamenech, a také překlad textu na kameni vyvedeného, který sice znalci přeložili, ale nikdo jej plně nepochopil, neboť text se odvolává na legendy, příběhy a události, které dnes již nikdo nezná.

Pod stejnou stříškou se nachází i souvenirshop a infocentrum v jednom. Na políčkách tu leží hromady prospektů, zástupy dost drahých a dost nevkusných vikingů, hromady mečů, girlandy amuletů, stohy pohledů a jedna pohledná slečna, která nic nevnučuje, což je velmi sympatické. Slečnu bych jako jedinou koupil.



Také místní škola je pěkná, s hřištěm, na kterém blbnou prváci či druháci, zřejmě v rámci nějakého předmětu “blbnutí na hřišti”. Všichni mají reflexní vesty, přestože je kolem hřiště dvoumetrový plot a auta zde nejedou rychleji jak dvacítkou.

Místní kostel je také pěkný, s krásným, typicky švédským hřbitovem. Žádné ploty, žádné ohrádky, patníky, tuny mramoru, vázy plné umělé hmoty, svíčky, ponuré tůje. Místní krchov je velký trávník s náhrobní kameny, keříky a spoustou živých kyttek. Docela veselé místo.

Počasí je pěkné, provoz minimální, vracíme se tedy na E4 a šupajdíme směr Stockholm. Plochou krajinu pokrývají koberce pastvin, udržovaných luk a obilných polí, na konci srpna již sklizených a uklizených. Zastavujeme se pouze na oběd za Nyköpingem, kousek za sjezdem na silnici 800 u jezera Biksjön. Docela velké odpočívadlo s benzinkou, restaurací a několika posezeními v

blízkém borovicovém lesíku. Kolem prochází asfaltová cyklostezka, a podle mapy je okolí, plné jezer a lesů, pro cyklistiku jako stvořené. Škoda, že nemáme kola.

Pár metrů od “našeho” stolu je moc pěkný kostelík, postavený ze starých borovicových trámů, které i po spoustě let nádherně voní pryskyřicí. Podlaha ze starých cihel je čistě umetená a namísto oltáře leží zajímavě tvarovaný kámen. Fresky na klenbě nahrazuje velká zavěšená fotografie abstraktní oblohy. Nejvíce se mi líbí typické bíle olemované, kulaté okýnko v trojúhelníkovitém štítu. Asi si doma postavím dřevěný štít, jen abych měl kam umístit okýnko.



Dálnice je poněkud jiná, než známe my. Místy má středový násep cca 1 až 2 metry vysoký a několik metrů široký, který opticky bezvadně odděluje protijedoucí pruhy. Násep se na severu používá dosti často i pro oddělení okolí od hluku cest, nebo třeba továren od okolí. Někdy jsou protisměrné půlky dálnice tak daleko od sebe, až není vidět z jedné na druhou, což je docela zrádné - je třeba dávat pozor, jestli náhodou nejedu po normální obousměrné cestě, abych nepřejel do protisměru v domnění, že jsem na dálnici.

V 15:00 jsme ve Stockholmu. Příjezd docela náročný. Pár kilometrů před městem značně houstne provoz na dálnici, ale na rozdíl od Prahy je stále rychlý a od řidiče vyžaduje pevné nervy, soustředění a dobrý zrak. Chvilí se motáme městem za naprosto nedocenitelné pomoci navigace automobilové i tabletové.

Bohužel na jednom z mnoha mimoúrovňových křížení zahneme do podzemí, namísto na most, jsme nuceni neplánovaně objet několik ostrovů, procpat se uzounkým zkrouceným tunelem přímo pod hotelem Hilton (tohle není virální reklama) a dalších několik kilometrů ušetřit odvážným přejetím do protisměru na červených světlech, přes několik plných čar, přímo před mostem do Gamla Stan. Jen se modlím, aby tu neměli kamery a já nemusel platit tučnou švédskou pokutu.

Parkujeme přímo na nábřeží “Skeppsbrokajen” u Staré čtvrti, těsně vedle cedule “parkoviště” a kousek od lodi “Birger Jarl”. A “Birger Jarl” není jen obyčejná loď. Nese jméno muže, který je považován za zakladatele Stockholmu (1252) a jeho synové byli korunováni jako králové. Pojem “jarl” znamená “hrabě” a je velmi dobře známý všem milovníkům Hraničářova učně, kde John Flanagan používá slovo “oberjarl” pro označení nejvyššího vikingského vládce.



Galmla Stan (Stará čtvrť) je prý nejkrásnější část Stockholmu. No ... nic moc. Uličky jsou tmavé, stísněné, s hrbatou kamennou dlažbou, plné obchodů s blbostmi a přečpané turisty. Občas vykukne předražená kavárna, omšelé zákoutí, přeplácané náměstíčko, socha, kousek zoufalé zeleně, infocentrum plné typických turisticko-infocentrových nesmyslů. Nejvtipnější je socha pana Everta Taubeho, který stojí u zdi a kouká na svoji oblíbenou kavárnu. Marta stála vedle, koukala a jeden nevěděl, kdo je vlastně bronzový.

Prastará chloubka “Benátek severu” malinko připomíná pražské Staré město, ale to má pro mě mnohem větší kouzlo. Procházíme nejužší uličkou ve Stockholmu jménem Marten Trotzigs Grand, pojmenované po německém obchodníkovi a nejbohatším Stockholmském měšťanovi Martenu Trautzichovi. Zbohatl na obchodu s mědí a byl zavražděn na služební cestě do Falunu v březnu 1617. Ulička má v nejužším místě 90 cm. Kolikpak měl v nejužším místě Trotzig? Semafor tady nemají, dva lidé se pohodlně vyhnou. V tomhle je Praha také lepší. Přesněji užší.

Na konci mikrouličky vycházíme na “Prästgatan” a nacházíme zde zkomírající park, dětské hřiště a podivuhodně zpustlé náměstíčko, kterému vévodí polorozpadlá socha nahatého kluka nasedajícího na popraskaného nahatého koně¹⁹). Celé místo působí velmi zatuchle, nehostinně, až

¹⁹ vysochal Ivar Johnson v roce 1956. Dvakrát byla zničena vandaly a samozřejmě dvakrát opravena. Jmenuje se “Yngling bestiger häst”, tedy “kluk nasedající na koně”.

nevrlé. Téměř čekám, že na některý popraskaný balkón vyběhne nepřizpůsobivý nahatý týpek a vysype mi na hlavu kbelík se smetím.

Kolem nezajímavého evangelického luteránského “Německého kostela” Švédské církve “Svenska Kirkan”⁽²⁰⁾, Nobelova musea a nepěkné, špinavě růžovo-žluté stockholmské katedrály “Stockholms domkyrkoförsamling” (známé taky pod jmény “Storkyrkan” a “Sankt Nikolai kyrka”) přicházíme ke královskému paláci “Kungliga slottet”, před nímž jako olysalý vykřičník čouhá z dlažby vysoký šutr, zvaný Obelisk.

Vztyčil jej Louis Jean Desprez, největší architekt své doby, na objednávku Gustava III, jako poděkování stockholmským měšťanům za jejich strážní službu v době Ruské války. Na Obelisku samotném je švédský text, odkazující na Gustava III. a Gustava IV., který jsem nepochopil. Ovšem má to jeden háček.



Pravý obelisk je zhotoven z jednoho kusu kamene a zakončen kusem šutru ve tvaru pyramidy, jenž zve se pyramidion. Ale - tenhle Obelisk je sestaven z několika kusů. Fuj ! Aby Gustavů nebylo málo, má ještě Gustav III. další sochu o kousek dál na nábřeží, na místě kde se vylodil po Ruské válce v roce 1790. Objednal si ji opět král sám, ke své větší slávě. Asi.

Při pohledu zvenčí na mě působí palác svou velikostí. Není impozantní. Není pěkný. Je pouze velký a divný. Starorůžový, s nepěkným náměstím před vchodem a nezajímavou výzdobou. Je postaven na základech starého “Tre Kronor Palace”, který vyhořel v roce 1697. Architektem byl Nicodemus Tessin mladší. Jde údajně o současný největší užívaný palác na světě, skrývající ve svých vnitřnostech 605 místností. Je to možné. Nepočítal jsem je.

²⁰ K luteránské Švédské církvi se ve Švédsku hlásí kolem 70% populace. Téměř 6,5 milionu věřících může navštívit přes 3500 kostelů v některé z 13-ti diecézí. Od roku 2000 nestátní církve je velmi liberální. Ordnuje do kněžských hodností i ženy (od r. 1958) a od roku 2009 oddává homosexuální páry.

Zevnitř jsme viděli jen kapli, která byla načančaná, bílo zlatá, přelácaná, se spoustou baculatých anděličků a kudrlinek na stropě a spoustou hubených turistů dole. Prostě normální baroktní kaple.

Zajímavější show předvedla královská stráž, přicházející odněkud od musea k hlavnímu vchodu do zámku. Pochodovali nepříliš jednotně. Příchod i střídání byly téměř rozvrkočené. A navíc, což je mnohem horší, stráž byla emancipovaná, a to v poměru dva vyšší hubení mladíci na jednu malou dívku, postavy nepěkně kuželkovité. Uniforma teplákovitě modré barvy a rajtkovitěho střihu neslušela ani klukům a dívčině nepěkně zvýrazňovala objemné pozadí. Na rameni prehistorické pušky, u pasu obyčejná kožená sumka na obyčejném koženém opasku. Být králem, tak na svou palácovou stráž moc nespolehám.

Jedinou opravdu zajímavou maličností palácového exteriéru je dvojice bronzových lvů od francouzského sochaře Bernarda Fouqueta, které jsou kopií originálních mramorových lvů z Vily Medicejů v Římě.

Vydali jsme se tedy po nábřeží, podívali se na díru v základech paláce, ze které tryská voda, na další (mnohem pěknější) vchod, s další stráží a dalšími alegorickými skupinkami baculatých anděličků, přes mosty Strombron a Norrbro na ostrůvek "Helgeandsholmen" k budově parlamentu "Riksdaghuset" a do parčíku "Strömparterren".

Tam holky navštívili jeden z mála placených (a také jeden z mála nepříliš čistých) veřejných WC. Koukli jsme se na labuť a slavnou kontroverzní sochu Slunečního zpěváka od Millesa, která je památkou básníka Esaiase Tegnera.

Solsångaren (Sun Singer - Sluneční zpěvák)

V roce 1919 byl Carl Milles pověřen Švédskou akademií věd vytvořit pomník Izaiáše Tegnera (Esaias Tegnér). Biskupa a básníka - patriota, který svou prací přiblížil severské ságy a skandinávskou literaturu "prostě" veřejnosti.

Objednávka byla vlastně busta básníka, ale Milles neměl zájem o realistické znázornění Tegnera. Chtěl vylíčit básníka jako tvořivou sílu. Inspiraci čerpal z jeho romantické básně "Píseň ke Slunci" ("Song to the Sun"). Carl Milles ztvárnil Tegnera jako řeckého boha slunce, hudby a poezie Apolla a zobrazil jej jako krásné nahé mládí zdravící písní první sluneční paprsky na ranní obloze. Na vysokém žulovém podstavci, s rukama nataženýma vzhůru zpívá svůj hold slunci. Pod pravou nohou má želvu, jako narážku na první lyru, kterou vyrobil bůh Hermes z želvího krunýře a věnoval ji Apollovi.

Millesovi trvalo téměř 10 let, než sochu vytvořil. Zčásti proto, že básníkově rodině a Švédské akademii se nelíbilo, že bude Tegner vypadat jako nahatý klučina. Modelem stál chudý švédský herec Fritiof Billquist. Když se ptali jeho ženy Uly, jestli jí nevádí, že tisíce lidí uvidí jejího muže nahého, řekla: "Nevadí, mohou jej vidět jako kámen, já jej doma uvidím z masa a krve."

Socha, kterou odhalil 21.10.1926 švédský král Gustav V. si ještě před odhalením vysloužila ostrou kritiku. "Sun Singer" nesplnil očekávání zadavatelů, odborné veřejnosti ani Tegnera. Básník by se raději viděl v šatech. Přes kontroverzní ohlasy, nebo mnohá právě díky nim, zúčastnily se slavnostního odhalení sochy tisícíhlavé davy lidí, shromážděné na parteru, North Bridge a kolem doků v Opeře. Millesovo dílo vzbudilo u obyčejných lidí obrovské nadšení a dodnes je jednou z nejoblíbenějších dominant Stockholmu.



Odtud pokračujeme po nábřeží “Stromgatan” kolem Švédské Královské Opery, parku “Kungsträdgården“, přes most “Skeppsholmsbron” až k modernímu clipperu s kovovou takeláží “Chapman”, který je přeměněn na hostel “Chapman Youth Hostel” a kavárnu.

Nejzajímavější a nejkrásnější je na Stockholmu voda a vše s ní spojené. Lodě staré i nové, obrovské trajekty, nádherné plachetnice, jachy, hausbóty, nábřeží, mosty, výhledy z vody a na vodu.

Pro nejkrásnější zážitky je dobré dívat se do dálky. Budovy, nábřeží, parky, mosty - vše tak vypadá pěkněji. Z blízka město, jako každé jiné. Nejvíce mi vadilo, že celý Stockholm je děsivá směsice všech možných barev, stylů, budov, přeplácáný, chaotický, živelný, staré v objetí nového, parky v zajištění magistrál, cyklisti pod atakem aut, plachetnice rozvílněné trajekty, moderní budovy podpírané stovky let starou kamennou zdí, Stockholm chce být vším, a je pro mě ničím. Prostě velké město.

Všude se motá spousta aut, skútristů, motorkářů. Všichni jezdí velmi rychle, i když víceméně ohleduplně a bezpečně. Většinou nepoužívají blinkry a občas projedou na červenou. Jízdní pruhy jsou místy dost zmateně vyznačené, je třeba dávat neustále pozor nejen na motoristy, ale také na cyklisty v

samostatných jízdích pruzích a se svými vlastními semaforey, kteří vyjíždí v naprosto nečekaných místech a počítají s tím, že je auta pustí. Do toho se motají chodci, naprosto stejně nevyzpytatelní. Občas je vidět neintegrováný imigrant, občas týpek kapánek mimo realitu. Také ti se chovají, jako by měli vlastní pruhy a soukromé semaforey.

Barča si pořídila velkou švédskou vlajku a my ostatní nálepku na auto se sobem a nápisem SWEDEN. A také jsem si pořídili pokutu za špatné parkování, neboť jsem sice stál u cedule “Parkoviště”, ale s dodatkovou tabulkou “Parkování vlevo”. Auto stálo z 80-ti procent vpravo. A za stěračem plápolal žlutý lísteček se spoustou číslicek a písmenek, uvedeným přesným časem, SPZ, přesným typem auta, a hlavně přesnou částkou 800 SEK.



Strávili jsme tu celkem 3 hodiny - můžeme tedy říci : “Byli jsme v Benátkách severu !”. Věřím, že kdybych měl na Stockholm 3 dny času, líbil by se mi. Kdybych měl 3 týdny času, zamiloval bych si jej. Po třech hodinách nezbývá než říct - Praha je pěknější.

V 18:00 nasedáme do auta a vymotáváme se směrem na univerzitní město Uppsala. Dálnice má v úseku Stockholm - Uppsala docela časté “houpací” úseky, které jinde ve Skandinávii nepotkáme.

Po sedmé parkujeme u Uppsalské Ikea a Marta kupuje hrnec, který chceme používat místo kotlíku na sklokeramických sporácích v kempech. A taky pro pocit, že máme hrnec ze švédské Ikey koupený ve Švédsku. Pak zamíříme k vyhlídnutému kempu na okraji města. Nějak jej nemůžeme najít. Po složitém pátrání nacházíme u ústí řeky Fyrisan do jezera Ekoln něco jako vesnické výletišťe, zavřené a liduprázdné, s naprosto opuštěným okolím.

Podarí se mi objevit dvě dámy na procházce, a jsou to snad jediné dvě švédky, které umí anglicky hůř, jak já. Zdatnější angličtinářka mi s pomocí pantomimického doprovodu vysvětluje, že kemp je zrušený, ale že tam můžeme klidně spát. Bohužel je zavřený vjezd a nechat auto několik set metrů od stanu se nám zdá nepohodlné. Mimoto není místo vůbec pěkné.

Luki tedy najde jiný kemp, kousek od Uppsal, u menšího jezera. Sjíždíme po cestě “Dag Hammarskjölds väg” zpět k řece, kde nás čeká krátké divadlo u mostu Flottsundsbron. Ten je otáčecí - a zrovínka se otáčí. Jsou spuštěné závory a hlídá nás ještě pán s praporkem. Za chvíli projede jachta, most se otočí zpět, pán zvedne závory, pokyne praporkem a můžeme pokračovat.

Vymotáme se z města, v osm hodin večer podruhé míjíme Ikeu a pokračujeme v houstnoucím šeru do krajiny, která vypadá jako řídké osídlená chatová kolonie o něco větší než okres Zlín. Výpadovka 282 míří stále přímo vpřed. Jedinou známkou života jsou autobusové zastávky a vzdálená solitérní světélka v tmavnoucí krajině.

S autobusovými linkami se pojí jedna švédská zajímavost. Na dálnicích občas míjíme signály “bus stop”. Bílá blikáčka na cca 4 metry vysoké tyči, postavená u výjezdu z dálnice. Usuzujeme, že jde o znamení pro dálkový autobus, něco jako u nás tlačítko v MHD, kterým sdělíme řidiči, že chceme zastavit. Jenže místo v autobuse před vystoupením, je nutno zmáčknout na zastávce před nastoupením a sdělit - “Pozor, zajed’ do vesnice, na zastávce někdo čeká !”

O půl deváté zahýbáme za jezerem Trehorningen z široké cesty na užší cestu, z ní na ještě užší cestu. Tmčím smrkovým lesem po asfaltové stezičce stěží na jedno auto se konečně dostáváme k jezeru Ransen a ke kempu. Má jméno jako z hororu - Fjällnora friluftsområde - a taky jako z hororu vypadá. Hned u cesty nás vyděsí malé dítě v pláštěnce a výstražné vestě, skrčené těsně u krajnice. Být o něco



starší, tak končím s autem a infarktem v přilehlém jezeru.

Naštěstí jde jen o panenku nahrazující značku “Pozor děti”. O kousek dál nacházíme ceduli “Kör sakta - lekande barn”, což švédsky znamená “Jed’te pomalu - hrají si tu děti”. Cedule by možná stačila.

Kemp samotný je oplocená, dlouhá a úzká nudle u cesty, narvaná opuštěnými karavany, se zamknutými sociálkami, spousta dřevěných plotů a bran, obrovská plocha u jezera, kam se nesmí a spousta výstražných cedulí s nápisy ve švédštině, které pravděpodobně znamenají zákaz vstupu, nebo zákaz něčeho jiného.

Recepce je skoro kilometr pěšky, na samotném konci kempu, a je zavřená. Naopak otevřených je několik srubů, plných náctileté, švédské, genderově vyvážené a pravděpodobně i mírně podroušené mládeže.



Pokoušíme se tedy najít rovné místo na stan někde v lese za kempem, ale marně. Les je plný chatiček, kamení a popadaných větví. Pokoušíme se půl hodiny. Nikde nic. Rovné místo je jedině na cestě. Vracíme se tedy zpět a spíme v lese u cesty kousek od kempu, kde pravděpodobně funguje něco jako placené tábořiště. Je tady otevřené WC, pitná voda, umyvadla, fungující elektrina a prázdný srub, sloužící asi jako společenská místnost. Platit nehodláme, protože není komu.

Auto necháme u cesty a již potmě stavíme stan na docela rovném a mokřém místě. Vzhledem k tomu, že poslední dvě hodiny skoro pořád více či méně prší, jsou mokrá všechna místa. Rychle vaříme na plynu čínské polévky, čaj, kafe a v 23:30 jdeme spát.

Středa 20.8.2014



Ráno se všichni budíme kolem sedmé hodiny, vaříme čaj, snídáme musli s mlékem, balíme značně navlhlý stan na značně navlhle louce, umýváme se u klasických smaltovaných kempingových koryt, které mi trochu připomínají pionýrský tábor, odnášíme věci do auta, nalepujeme na autíčko nálepku se sebou, kterou musí mít každý, kdo byl ve Švédsku, a kolem půl deváté odjíždíme směr Uppsala. Za kemp neplatíme, protože recepce otevírá až v deset hodin.

Míříme zpět do Uppsaly, krajinou zlatavých obilných polí, červených domečků a zelených lesů. Být švédem, tak k zlaté a modré vlajce přidám ještě červenou a zelenou.

Někde cestou zmeškáme magických 999,9 a tak máme na fotce jen trapných 0,2 a důkaz, že guma spolykala třetí tisícovku kilometrů. Autíčko je v pohodě, jen je při jízdě docela hlučné, což přičítáme hrubému švédskému asfaltu. Druhou možností je špatné ložisko v některém s předních kol, což je o něco méně optimistické. Naštěstí prý trvá docela dlouho, než se hlučící ložisko definitivně vysype a dožaduje se odtahovky.

V Uppsale jsme za půl hodinky. První parkoviště má porouchaný automat a nebere platební karty. Na druhý pokus parkujeme na nábřeží "Vastra Agatan" u řeky "Fyrisån", přímo ve středu města.

Martě se líbí most "Västgötaspången" plný květin, obklopený hromadami kol připoutanými k zábradlí. Většinou jde o jednoduché městské modely s furtšlapem, nebo torpédem. Jen některá kola mají přehazovačku a více jak jednu brzdu. Zato je každé vybaveno zadním nosičem, případně košíkem na řidítkách a dalšími úložnými prostory. Spěcháme ke katedrále, kde na Náměstí sv. Erika nacházíme ke spokojenosti většiny veřejné WC, jedno z mála (druhé a poslední), které je placené a špinavé.

Přímo od záchodů je krásný výhled na katedrálu. Je úžasná, obrovská, cihlová, megalomanská, krásná, ohromující, nepředstavitelná, kouzelná - a zdarma. Špička věže sahá do výšky 118,7 metru, což je o 40,5 metru víc jak zlínský mrakodrap. Nejvíc se mi líbí její pestře červená cihlovost, v kombinaci s vápencem vstupů, římsiček a soch a temnou mědí střech. Moc se mi líbily vstupní vápencové portály, myslím, že se jim říká ústupkovité, doplněné jednoduchými tympanony. To jsou ty sochané reliéfy nade dveřmi.



Uvnitř je katedrála také docela pěkná, až na moderní úpravy - současné umění, dětský herní koutek v jedné z bočních kaplí, rudý neonový nápis "**Where one is the other must be**" pod obrovským zlatým křížem, nechutně moderní varhany v boční lodi, výstavní expozice která se k interiéru vůbec nehodí.

Všechny tyhle "současnosti" značně kazí celkový dojem. Podtrženo a shrnuto - zvenku bych mohl katedrálu pozorovat hodiny, z různých míst, za různých ročních a denních dob. Zevnitř mi stačila jednou. Nejkrásnější byli asi stropní fresky a konstrukce žebrové klenby včetně vznosných bělostných vápencových sloupů.

Uppsala Cathedral (Uppsala domkyrka)

Uppsala je čtvrtým největším městem Švédska. Bylo zde založeno první švédské arcibiskupství (dokonce zhruba 90 let předtím, než vůbec Stockholm vznikl) i univerzita. Do 13. století zde sídlili švédští králové. Na zdejší zámek se uchýlval král i později, pokud ve Stockholmu řádila vedra, nepokoje, paparazzi, nebo mor.



Zmíněný zámek patří k jedné z dominant města. Nechal jej zbudovat Gustav Vasa a současnou podobu získal po roce 1702, kdy v jeho areálu vypukl poslední požár. Svou zvláštní růžovou barvou dotváří nezaměnitelné panorama města. Myslím, že správně se barva jmenuje starorůžová a je stejně hnusná, jako na královském paláci ve Stockholmu. Z nádvoří je překrásný pohled na Botanickou zahradu s letohrádkem. V areálu zámku je umístěno muzeum umělecko - historické a muzeum války a míru. Nemuzejní prostory jsou pro veřejnost po většinu roku uzavřeny. Zámek je také sídlem správce komuny (švédská správní jednotka zhruba velikosti našeho okresu).

První křesťanský kostel ve Staré Upsale (Gamla Uppsala) byl na konci vikingské éry postaven na místě pohanského svatostánku kolem roku 1100. V roce 1204 byl zničen požárem. Nová katedrála byla postavena o několik kilometrů jižněji na Östra Aros, na místě bývalého kamenného kostela Svaté Trojice.



Vznik katedrály je datován do 13. století, a z výškou 118,7 metru je nejvyšší církevní stavbou ve Skandinávii. Je dokonce o 40 metrů vyšší jak zlínský mrakodrap - 21. budova. Hlavní loď má šířku 45 metrů, vnitřní výšku 27 metrů a délku 118,7 m.

V původně katolickém a později protestantském chrámu byli do reformace (roku 1719) korunováni švédští králové a některé kaple byly přestavěny na královské hrobky. Je zde pohřben Gustav I. Vasa, Jan III., či Erik IX. svatý. Po jejich boku odpočívá také, pro většinu Čechů mnohem známější, Carl Linné (Carolus Linnaeus), švédský přírodovědec a lékař, zakladatel botanické a zoologické systematické nomenklatury.

Původní kostel byl navržen francouzskými architekty ve stylu francouzské gotiky, ve formě jedné hlavní a jedné příčné lodi, doplněné dvojicí věží. Jméno hlavního architekta se nedochovalo. Většina stavebních prací byla prováděna v letech 1272 až 1420. V roce 1273 byly ze staré Upsaly přesunuty ostatky Svatého Erika.

Pokrok byl pomalý, a to vlivem chladného klimatu, moru a mnoha finančních obtíží. Zcela dokončena nebyla katedrála ani v roce 1435, kdy ji vysvětil arcibiskup Olaus Laurentii a zasvětil kostel sv. Vavřinci, v té době ve Švédsku nejuctívanějším světcí.

Poslední důležitá část katedrály, věže zakončené špicemi střech, byly vztyčeny až v letech 1470 až 1489. Po požáru v roce 1572 byl interiér vyzdoben v barokním stylu. Až do reformace byla katedrála vyhrazena pro nejvyšší hodnostáře katolické církve a prostému lidu zůstávala uzavřena.

Po velkém požáru města v roce 1702, který poničil i katedrálu, byly hlavní věže provizorně zastřešeny dřevěnými střechami a až v letech 1735 až 1740 je zakončil architekt baron Carl Hårleman nízkými měděnými kopulemi. Požár také zničil téměř všechny okenní skleněné vitráže, které byly

nahrazeny obyčejným sklem. Nejstarší doposud zachované okno je ve vápenci provedené rozetové (= růžicové, kulaté) okno v severním portálu. Některá další okna si do dnešních dob zachovala svůj původní tvar a velikost.

Značných změn se dočkala katedrála při kompletní přestavbě v letech 1885 až 1893, kterou provedl architekt Helgo Zetterwall. Jeho snahou bylo dát katedrále vzhled vrcholné francouzské gotiky, přestože byl kritizován za nerespektování původního vzhledu. On také doplnil na věže francouzské vysoké špičaté střechy, čímž se stala katedrála stejně vysokou, jako dlouhou. Rovněž nahradil provizorní skleněné výplně oken vitrážemi Göteborgské firmy Svenska Glasmåleri. Velká okna nad portály představují Nejsvětější trojici. Bůh Otec nad západními dveřmi, Bůh Syn nad jižními dveřmi (největší okno v kostele) a Bůh Duch svatý nad severními dveřmi.

Ve snaze o celkové zeštíhlení proporcí také výrazně změnil velkou část vnějších cihlových zdí a odstranil dekorativní "slepá" okna ve štítech. Základním stavebním materiálem zůstaly červené pálené cihly na kamenném základu, ovšem původně cihlové pilíře nahradil pilíři s Gotlandského vápence a ze stejného materiálu zhotovil i mnoho dalších stavebních doplňků. Původní výzdoba byla zachována v pohřebních kaplích. Největší je Vasova kaple na východním konci kněžiště.

Významná je také kaple sv. Erika na severozápadním rohu kněžiště. Na místě, kde Erik zemřel, byl postavený původní kostel. V současné kapli jsou ve zlatem plátované schráně uchovány jeho ostatky a koruna. Ovšem nejedná se o původní schránu, v níž byl roku 1273 přesunut. Tu dal roku 1580 král Jan III roztavit a ze získaného materiálu zhotovit tu současnou. Zajímavá je také sakristie, která byla koncem 16. století přeměněna na pohřební kapli královny Kateřiny Jagellonské, manželku krále Jana III, který je zde také pohřben.

Během další velké renovace v roce 1970 došlo k obnově zdí a oken a také bylo odkryto a restaurováno mnoho středověkých fresek, které byly zabíleny po reformaci. A nejen fresky. Původně katolická katedrála byla po přijetí luteránství, jako státního náboženství, zbavená vší výzdoby - ovšem pouze na místech, na která dělníci snadno dosáhli. Proto ty pěkné klenby :-)

Protipožární systém byl instalován v roce 2010 a současně byla vyměněna elektrická instalace a topení. V současnosti je katedrála řízena švédskou luteránskou církví a je sídlem arcibiskupa z Uppsaly, primase švédského, Antje Jackelény.

Museum katedrály přechovává v trezorech v severní věži spoustu cenných historických artefaktů. Například zlaté a stříbrné předměty užívané při bohoslužbách, zlaté šaty královny Margarety, korunovační klenoty - na rozdíl od těch českých je můžete vidět kdykoli. V samotné katedrále najdete největší švédskou kazatelnu - dar od královny Hedvigy Eleonory po požáru v roce 1702. Slyšet můžete také největší švédský zvon Thornan, přivezený z polské Toruni jako válečná kořist v roce 1703. A v neposlední řadě se v katedrále nachází druhý, o něco menší svatý ostatek - prst sv. Birgity.

Cestou zpět si prohlédneme bývalý královský hrad Skoklosters na nejvyšším kopci v okolí, kde je nádherný výhled na město i katedrálu. Toho si byl jistě vědom i Gustav Vasa, který hrad vystavěl. Neváhal zde postavit řadu děl zaměřených na katedrálu, aby odkázal arcibiskupovi politické ambice do patřičných mezí, a dal pánům v klerikách najevo, že královská moc je přece jen o chloupek větší, jak církevní. Tento postoj chápu a připisuju Gustavovi jedno bezvýznamné plus. Jen nevím, co mají potom symbolizovat děla, zaměřená na botanickou zahradu.

Chvíli se kocháme růžovoučkými stěnami královského sídla, v jehož zdech došlo za vlády poněkud paranoidního Erika XIV. k zavraždění hraběte Svanteho, jeho syna Nilse a vnuka Erika z významného šlechtického rodu Sture, což vedlo k povstání a svržení krále, který byl o devět let později také zavražděn - pro změnu otráven arzenikem.



Omrkne si známý zvon Gunilla, který je známý zejména skutečností, že jde o známý zvon. Zahledíme se do dále a ještě větší dále, kochneme se památkem krále Gustava nějakého, kterých je ve Švédsku víc jak v Rusku Leninů, scházíme do města a kousek si projdeme. Tož - město. Je docela příjemné, čisté, s nízkými budovami a, díky své universitní současnosti, velmi kosmopolitní. Nejvíce kosmopolitní je na veřejném WC u průplavu, kde byla jedna kabinka přeměněna ve feťácké doupě.

Přes kosmopolitnost je ovládnání popsáno jen ve švédštině. Červený čudlík s nápisem “spola här” si nechávám až na konec. Napadá mě alarm, nebo nouzová katapultáž v případě zpětného toku fekálií. Chyba. Spola här = spláchni zde.

Universitní je Uppsala již od roku 1477, jde tedy o nejstarší universitu v severní Evropě. Uppsala je dokonce o 70 let starší jak Stockholm a pravděpodobně i zdravější, neboť zde králové často pobývali v době, kdy si stockholmáné zpestřovali nudný středověk morem.

Ve městě je ukrytá ještě jedna zajímavost, která se poutá k Českým zemím. Místní knihovna Carolina Rediviva pečlivě stráží Codex Argenteus, tzv. Stříbrnou bibli. Je psaná stříbrným písmem na purpurovém pergamenu a krásně zdobená. Kdysi bývala na Hradčanech, ale během třicetileté války ji Švédové ukořistili v Praze, což se v průvodcích raději nezmiňuje. No a mimo to se zde nachází 4 miliony pro čechy naprosto nezajímavých tištěných knih ve švédském jazyce a asi 30 000 vzácných rukopisů.

Zajímavé, zejména pro Martu, je švédské poštácké kolo, s vozíčkem, stolečkem na listiny a ouřední potřebnosti a balančními kolečky po stranách. Lukiho zase potěší dvě sanitky, které nás cestou míjí.



Den rychle ubíhá a tak se již nestačíme podívat do Staré Uppsaly, bývalého královského města, kde jsou ve třech velkých mohylových pahorcích pohřbeni tři staří pohanští panovníci Aun, Egil a Adils. Mimo to, že zde až do 13. století sídlili králové, tak zde také v letech 1164 až 1273 kynul arcibiskup, než se přestěhoval do své nové rezidence v nové Uppsale.

Všichni potomci již odmítají další historický exkurz, tak samotný odskočím k nejbližšímu mostu prohlédnout si říční loď (jmenuje se samozřejmě Král Gustav), park a výhled na Uppsala Slot z té pěknější strany, kde je růžová, v kombinaci se zelení stromů, skoro pěkná.

Při výjezu se ještě zastavíme v místním Lidlu na pečivo a Homerovy koblihy a opět se vracíme na silnici E4, směr Umea. Cestou míjíme devítipatrovou architektonickou zručnost zvoucí se “Lion Gate”, v níž lze nalézt “restaurang + museum”. Brrr, ovanul mě chlad šumavských příhraničních tržnico-bordelů.

O kousek dál obdivujeme vymakaný zpomalovací systém, kdy pomalu jedoucí servisní vůz hlídají dva velké tahače s digitálními značkami a obrovskými vodními nárazníky na zádech. Jedou každý v jednom pruhu a vytváří tak pohyblivý retardér. Zpomal, nebo budeš zpomalen.

Dálnice či rychlostní silnice postrádá odpočívadla i benzinky. Zastavujeme na jediném možném místě, u nádherného jezera. První a asi jediné odpočívadlo, kde nejsou záchody, zato v blízkém hustém smrkovém lese rostou podpapírky a kozáci jak houby po dešti. V našem případě při dešti. Opět vydatně prší a tak čůrání a kochání maximálně urychlíme.

Na oběd sjíždíme z dálnice do Ljusne, kde zastavujeme přímo u ústí řeky Ljusnan, či spíše u přepadu přehrady do moře. Je tu parkoviště, stolečky, rybář a zataženo. Koukáme na rybařící místní, na docela velké vyskakující ryby a konzumujeme chleba se sýrem, šunkou a paprikou, vše švédské a tedy velmi chutné a kvalitní. Též hodně švédské, ale méně kvalitní, je počasí, které se během oběda změní ze zatažena na deštivo a papriky dojídáme již jemně orosené. Při návratu na dálnici se ještě pokochám starou lodí plnou pěkných psychedelických graffiti a starým žluťoučkým majákem.



Další zastávka je ve Svartviku (jižně od Sundsvallu), u mořského zálivu, kde kluky i holky zaujme továrna na protějším břehu, v osadě Essvik²¹. Je viditelně stará, viditelně opuštěná, viditelně obtížně dostupná po souši a viditelně nádherná. Na našem břehu je něco jako museum - je tu zajímavý tažný člun, s velkým rezavým komínem, rezavým zábradlím, rezavou kabinou beze skel, černo-rezavým trupem a bíle namalovaným jménem Frej. O kousek dál si lebedí lodní přívěs na převoz dřeva, připomínající stokrát zvětšenou a silně nadehtovanou bedýnku na rajčata.

Na malém mysu stojí pěkné staré skladiště, na plechové střeše obrovský nápis “Beg bildelar”, což znamená “Taška autodílů”. Aha. U přejezdu svítí malá dřevěná červeně natřená staniční budovička s cedulí “Svartvik”. Za ní parkuje na starých kolejích stará parní lokomotiva, nádherně vonící olejem a vazelínou. Vedle rezaví dvě odstavené šlapací drezíny, které z Barčou hned otestujeme. Nejedou. Nevadí.

²¹) více fotček na <http://flickrhivemind.net/Tags/abandoned,essvik/Interesting> a něco o historii na <http://www.svartviksindustriminnen.sundsvall.se/svartvikindustrialheritage/ahistoryofsvartvik.4.5c73b92122a9af1d2e8000802.html>

Za přejezdem v houští nalézají kluci hromadu starých rozpadlých vagonů všech možných typů a druhů: na zábradlí visí cedule. Dozvídáme se, že “Skyddshakarna skall vara pálagda då spårrensaren är i rörelse”. Což je v pohodě. Nápis “Vstup zakázán” by byl určitě kratší. Tak pročmůžeme vagony, starou tažnou lokomotivku, cisternu, kompresor, pokocháme se bortícími se podlahami a schůdky prorostlými maliním a mladými stromky. Je to zajímavé, neobvyklé a malinko mýtické. Nádražácká pohádka o Růžence Šípkové.



Po cestě zpět míváme starou dřevěnou pětipatrovou budovu, něco jako starý maják či velín, stojánky se spoustou starých fotek a nových informací o starých věcech. Kratičká zastávka se poněkud protahuje.

Zátoka u Svartviku

Zátoka u Svartviku byla více jak 170 let rozlehlou průmyslovou oblastí, jedním z nejvýznamnějších center dřevozpracujícího průmyslu na světě. Během desetiletí se zde v červených dělnických barácích vystřídali tisíce rodin, které dřeli do úmoru v ústí řeky Ljugan.

Počátky využití rozlehlých vnitrozemských lesů spadají do roku 1819, kdy byla zakoupena část vesnice Nolby, zbaná Njurunda a využita jako základna pro práce na splavnění řeky Ljugang, která se stala hlavní dopravní tepnou pro přiblížení dřeva a nastartovala průmyslový růst oblasti. V prvním desetiletí došlo k výstavbě kovárny, doků, skladišť, dělnických baráků a jednopatrového zámku.

Na konci roku 1820 kupuje firma James Dickson & Co. vodní pilu v Matfors a začíná zpracovávat plavené dřevo. V roce 1832 Dickson získal i přístaviště ve Svartviku. Od 1833, Svartvik sloužil jako námořní přístav pro nové hutě v Matfors. V roce 1860 však huť snižuje produkci a koncem 70-tých let 19. století zaniká.

V roce 1830 zakládá James Dickson & Co. ve Svartviku loděnici, která staví přibližně jednu plachetnici ročně, což si vyžaduje další dělníky i odborné pracovníky. Probíhá další výstavba, mimo jiné vyrůstá kostel, fary, úřady, školy a zámek dostává druhé patro.

Vodní pila je stále rozvíjena a dokáže konkurovat i moderním parním pilám na pobřeží. Přesto je v roce 1873 vybudována ve Svartviku i první parní pila, hoblírna a sušárna. V roce 1907 je postavena také typická červená tovární budova provozu na zpracování síry a výrobu sulfítové buničiny, ve své době největší v Evropě. V roce 1918 je zahájena i výroba dřevěného lihu z dřevitého odpadu.

Výroba byla ukončena v roce 1974. Přesto zůstává průmyslový komplex i nadále součástí krajiny a mementem rozvoje průmyslu v dřívě nedotčených oblastech.



O kousek dál se mírně zasekneme v koloně, která projíždí stavenišťem nového mostu, přes moře či jezero (není to moc poznat). Je skoro hotový, dlouhatánský a celá mostovka se zdá být kovová. Hmm ... že by ?

Severně nad Uppsalou je většinou krajina zalesněná. V Jižním i Severním Norlandu plná nádherných jezer, místy probleskujících výhledů na vzdálené vysoké hory, neuvěřitelně čistých řek s nádhernými romantickými břehy a častými přehradami. S přibývajícím zeměpisnou šířkou se lesy snižují a řídnou, ale jsou stále kamenité. Na případné spaní by byla ideální hamaka. Většinový smrk občas střídají světlé březové háje. Kolem jezer je spousta dřevěných chat a chatiček, rybářů, lodí a klidu.

Projíždíme město Härnösand a o půl šesté vjíždíme na “High Coast Bridge”, nový zavěšený most přes ústí řeky Ångermanälven, čtvrtý nejdelší zavěšený most v Evropě. Hned za mostem je odpočívadlo s krásným informačním centrem, toaletami, nádherným výhledem na most a různorodými vodními srandičkami pro turisty. Půl hodinky se zdržíme kocháním. Výhled na most je nádherný. Tajně doufám v možnost zakoupení sobí kůže, ale mají jen ovčí, dovezenou z Austrálie a to za naprosto nesmyslnou cenu 900 SEK.



High Coast Bridge (Högakustenbron, nebo Vedabron)

Jde o zavěšený most přes ústí řeky Ångermanälven (Angerman Alv) blízko města Veda, na hranici mezi okresy (městy ?) Härnösand a Kramfors v provincii Ångermanland v severním Švédsku. Oblast se často označuje jako "The High Coast", odtud jméno mostu.

Most nahradil starý most "Sandöbron", při výstavbě evropské silnice E4. Jde o (v roce 2013) třetí nejdelší zavěšený most ve Skandinávii (po Storebæltsbroen v Dánsku a "Hardanger Bridge" v Norsku), čtvrtý v Evropě a čtrnáctý na světě.

Celková délka je 1.867 metrů, rozpětí hlavního pole 1.210 metrů, pilíře jsou vysoké 186 metrů. Maximální průjezdná výška pro lodě je 40 metrů. Šířka silnice 17,8 metru. Ocelová konstrukce mostovky je zavěšena na betonových pilířích. Most byl postaven v letech 1993-1997 a oficiálně otevřen 1. prosince 1997.

Zajímavé je také okolí. "The High Coast" patří do světového kulturního dědictví UNESCO. Krajina, vyzdvižená během poslední doby ledové (před 10.000 až 24.000 lety) o 800 metrů, modelovaná tajícím kontinentálním ledovcem, poskytuje vynikající podmínky pro pěší turistiku i cykloturistiku.

Dramatické pohledy na divoce tvarované pobřežní útesy, čisté řeky a jezera, smíšené lesy s alpskou květenou, malé zálivy, drobné ostrůvky, náplavy a morény, Národní park Skuleskogen, pohoří Skule, památky z doby bronzové, zajímavé místní tradice a kulinářství. Jde o jeden z nejrychleji rozvíjejících se turistických regionů Skandinávie.

Je zajímavé, že jde o oblast s největším zdvihem pevniny na světě. Od posledního ústupu ledovce před 9600 lety se krajina zdvihla o 285 metrů a pohyb stále pokračuje. Neustále vznikají nové ostrovy, staré se slučují, zálivy se mění v jezera a z jezer se stávají mokřady.

Kolem půl osmé jsme ve vyhlídlem kempu u moře, u městečka Saluböle, kousek (30 km) před městem Nordmaling. Pokřtili jsme jej na “Kemp u vyžilé paní”. Jsme zřejmě jediní hosté a paní připomíná pacienta JIPky hodinu před exitem. Přesto je schopna nás ubytovat, přijmout platbu kartou (120 SEK), prodat sprchové kupony (25 SEK za 5 ks), sdělit nám, že wifi nemají free ani za peníze a odejít domů, do domečku v kempu.



Po chvíli hledání a velmi emotivní diskuzi se kompromisně shodneme na místě pro postavení stanu a jdeme se projít na pláž. Jsme tu opravdu jediní stanáři. Mimo nás jen dva obsazené a spousta prázdných karavanů s plůtky, kytkami, stanovými přístavky. Také sedm prázdných chat a jedna obydlená.



Pláž se táhne od nevidím do nevidím, pozvolná, široká, z jemným bílým písečkem. V docela velkých vlnách (na Botnický záliv) se prohání dva surfaři-začátečníci. Neodolám a lezu po kolena do moře. Teplota docela dobrá, vlny parádní, jen vzduch by mohl být teplejší. Vracím se pro plavky a před večeri si kapánek i zaplavu - spíš kvůli fotce, jak pro radost. Je docela zima a nechci jít spát s mokrou hlavou. Ale alespoň neprší a nefouká.

Večer holky uvaří mňamku v zatuchlé kuchyni. Kemp hodnotíme, co se týká vybavenosti, jako nejhorší. Sprchy jsou nevytápěné a na švédské poměry nic moc. Na české poměry lepší průměr. Každý kohoutek jiný. Některý kape, jiný neteče. Občas nefunguje teplá. Po večeri, kterou si odnese na posezení na pláži, jdeme ještě jednou na procházku.

Fascinují mě spousty věcí, které jsou zde volně položeny a není problém je vzít a odnést. Na pláži záchranné kruhy, záchranné nafukovací čluny, plovoucí teploměry. Soukromé motorové čluny. V kempu u přívěsů jízdni kola, kempingový nábytek, koberce, hračky, podlahové dílce, osvětlení, grily, ... a nikdo je neodnese. Po setmění, které přichází na severu pozdě, jdeme na kutě, do stále ještě mokrého stanu.

Čeho je ve Švédsku hodně

Stromů - švédové mají rádi stromy a švédý. Stromy o něco míň. Pokud strom ohrožuje švéda, musí pryč. Pokud švéd ohrožuje strom, zůstává švéd. Kolem velkých cest je proto vykácen široký pás bez stromů, jako ochrana švédů před přebíhajícími zvířaty a padajícími stromy. Na druhou stranu nechá švéd vyrůst smrk, který vyklíčí 20 cm od zdi domu. Dům není švéd.

Švédských vlajek - vlají na většině chat, statků, samot, karavanů, lodí, méně často na vesnických domech, a ještě méně ve městech. Kdybych si doma na náš rodinný dům pověsil českou vlajku, vypadal bych jako debil, nebo extremist. Přibližně stejně vypadá Švéd bez vlajky. Švédí prostě mají rádi Švédsko a vše švédské a nestydí se za to. Rádi navštěvují švédskou Ikeu, která všechny výrobky označuje švédskými jmény, jako třeba hnědý koberec Hoven. A jsou na ni pyšní. Také rádi jezdí ve švédských autech, i když Volvo patří od roku 2010 Číňanům, přestože předtím patřilo Američanům. Saab pro změnu patřil Holanďanům, hrozícímu převzetí číňany zabránili regulační úřady, a nechaly jej raději zbankrotovat. Jediná automobilka, která švédská zůstala, je Scania. Což je trošku problém, protože kamionem se jezdí na nákupy do Ikey dost blbě. Ale má krásné museum v Södertälje⁽²²⁾, na břehu jezera Saltskogsfjärden, na adrese Vagnmakarvägen 2. Jeli jsme kolem, a kdybych věděl, jak mě Stockholm nenadchne, asi bych do Skanie zahnul.

Vody - všude jsou řeky, jezera, potoky, vodopády, bažiny, v nejhorsším případě moře. A pokud je i moře nedostupné, vrazí se pod okna alespoň kašna. Dost často není jasné, zda voda, kterou vidíte, je normální jezero, velká řeka, nebo malý mořský záliv. Je třeba podívat se na mapu. Nebo ochutnat.



²² http://www.scania.com/scania-group/contact/scania_museum/index.aspx

Červených domečků - vyjma velkých měst, která hýří jasnými barvami a nápaditou architekturou. A až na Stockholm, který se pokouší hýřit vším možným, ale nějak to drhne. Typická švédská krajina je poseta rubíny domů, domečků, stodol, chlévů, a jiných blíže neurčených kostiček barvy Švédská červená. Správně se jmenuje Falunská červeň, podle červeného pigmentu z Falunských měděných dolů (jihozápadně od města Falun), která se používá pro její výrobu. Pigment, mimo červeného barviva, obsahuje také látky výborně konzervující dřevo, barva se dá snadno přetírat, neloupe se a výborně vzdoruje slunci i vodě.

Skládá se z hnědele, zinku, mědi a oxidu křemičitého. Dále se do barvy přidává voda, pšeničná a žitná mouka a lněný olej. Vyrábí se ručně a to na jediném místě ve Švédsku. První zmínky o červené pochází ze 16. století. Používala se pravděpodobně i dříve, ale místo hnědele natíralo se volskou krví. V 17. století byla falunsky červená fasáda symbolem bohatství a chudí měly domy nenatřené. Masově se červeň rozšířila až v 19. století, stala se dostupná i pro chudé a bohatí se přeorientovali na dražší žlutou barvu. Podle některých pramenů se žlutá používala občas i dříve, na domcích chudých zemědělců - vyráběla se prý z kravské moči. Odborníci předpokládají, že červené falunské barvivo dojde v roce 2090. Švédové tedy mají 75 let na to aby zbohatli a natřeli si dům žlutě, nebo přestali být švédové.



Cyklistů - do práce, na nákup, v šatech, v dresu, všude a ve všem se jezdí na kole. Tedy ve velkých městech (v malých se chodí pěšky). Možná proto, že šlapání je zdravé. Možná proto, že kolo je ekologické. Možná je důvodem šetrnost. Možná proto, že je pro cyklisty vše nachystáno. Města protínají cyklostezky, cyklisti mají své vlastní přechody, semaforey, parkoviště. A řidič má o starost víc, neboť klasická dopravní chaotická dvojčlenka řidič - chodec je rozšířena o třetí element - cyklista.

Protisobích ohrad - od Malmo do Umea je odhadem 3000 kilometrů protisobích plotů, což znamená 600.000 dřevěných sloupků a 6.000.000 metrů čtverečních pletiva. A vše se musí pravidelně udržovat a vyměňovat. A ploty viditelně fungují. Neviděli jsme na silnicích ani jednoho mrtvého soba. Ani jedno mrtvé zvíře. Je ovšem pravda, že za celou cestu do Umea jsme neviděli žádného živého soba. A to za ohradou, ani před ohradou. Zřejmě díky obrovskému rozsahu ohrad platí švédové obrovské daně. Platí je poměrně rádi, neboť je stát nerozkrade, ani nevyhodí za nesmyslné projekty.

Chat - tedy samozřejmě "koho, čeho", čteno CHAT. Nikoli "kdo, co", čteno "ČET". Jsou všude, většinou v lese a u vody a to současně. Často doplněny vlajkou a lodí. Kdo nemá na chatu, tak vlastní alespoň karavan v některém z mnoha kempů. S vlajkou. Kemp i karavan. Ti nejchudší mají loď. Samozřejmě rovněž s vlajkou. V případě větších karavanů, větších chat i větších lodí s více vlajkami. Vzhledem k obrovským daním z nemovitostí je i malinká chata velkým luxusem. Mnohem menším luxusem je karavan, zaparkovaný na kousíčku zakoupeného pozemku, neboť z karavanu se daně neplatí.

Ujetých kilometrů - odkudkoli kamkoli je daleko. Na nejbližší zastávku autobusu je to jako ze Zlína do Brna, nejbližší město je 300 kilometrů. Desátý den jsme se přizpůsobili a plánovali přejezd do Norska. "Je to kousek", povídám rodině, "jen 600 kilometrů". Vzdálenostem odpovídá také řídké osídlení a výstavba rodinných domků těsně u cest. A to zejména na severu. U nás je dům deset metrů od hlavního silničního tahu nešťestím. Na polárním kruhu požehnáním. A to tím spíše, že po hlavním tahu projedou tři auta denně. V létě.

Hub, borůvek a brusinek - v rezervacích se nesmí sbírat, lze se však kochat. Nevadí. Jsou všude. Rerervace, houby i borůvky. Na naše poměry v neskutečném počtu, hustotě, kvalitě a velikosti. Obrovské množství obrovských hub. Obrovské spousty brusinek. Stovky hektarů borůvčí osypaného borůvkami a prorostlého skrz naskrz houbami. Asi proto je švédové nejí. Vždyť obyvatelé Česka také nejí odpadky, které se vyskytují v obrovském počtu a to i mimo přírodní rezervace.

Světél - čím více na severu, tím více světélek v domech. V každém okýnku svítí lampička, svíčka, žárovička, něco. Neustále. Fobie ze tmy. Vzkaz sousedům. Nebo levná elektřina. Nebo všechno dohromady. Je to pěkné. Po návratu domů Marta zapojila v obýváku další lampičku, na stínítko namalovala soby a občas si tak svítíme. Je to pěkné. Také auta mají hodně světel. K obvyklé kombinaci 2+2+2 (potkávačky, obrysovky, mlhovky) přidávají na severu další 3. Halogeny. Pravděpodobně do zimních sněhových bouří. U nás by auto s třemi světly neprošlo. Počet musí být sudý. Ve švédsku nejen projede, dokonce i projede. Úvaha je jasná. Čím více světel na autech, tím menší úbytek švédů na cestách.

Čtvrtek 21.8.2014

Ráno vstáváme v sedm hodin. Oblíbenou instantní ovesnou kaši posnídáme na pláži a jdeme opět na procházku, směr jihovýchod. Čabráme se v moři, sbíráme kamínky a mušle, kocháme se. Stan docela vyschnul. Vysypáváme písek ze stanu, ze spacáků, z bot, z ponožek, z auta. Studujeme rozcestník, který optimisticky sděluje, že Nordkapp je kousek, pouhých 1200 km na sever. Samozřejmě vzdušnou čarou, nikoli po cestě. A na opačnou stranu můžeme odkroutit 4155 km a omrknout Gibraltar. Vracíme klíče vyžilé paní, která vypadá po ránu mrtvolněji, jak večer a zamíříme na sever.

Původně jsem se chtěl stavít u kostela v Umea, kde má být pěkný hřbitov, pěkný kostel, pěkný park a muzeum z expozicí sochařů pod širým nebem a to vše zdarma. Ale nedaří se mi najít místo na mapě, a tak jen projíždíme a stavíme se v oblíbeném Lidlu na nákupy. Bulky v akci, paprika, chleba, donuty, bombóny, omáčka k těstovinám. Na parkovišti vidíme první švédskou tučnou paní s tučnou dcerou. Přijeli ve švédském autě - ale možná úplně švédové nebudou, podle vzhledu možná domestikovaní méně přizpůsobiví občané.

Projíždíme krajinou, která se podobá střední Moravě. Kolem udržované dálnice se roztahují lány zlaté pšenice, a za nimi nekonečné plochy smrkových lesů. Cesta by mohla být jednotvárná, kdyby nebyla tak pěkná. Okolí je nádherné. Koncentrované přírodno. Galerie zelených odstínů. Soutěž o nejkrásnější panorama. Chci být Švéd.



Na oběd stavíme kousek před Pitea, u pěkného mořského či jezerního zálivu (není to moc poznat a vodu neochutná nikdo) na pozdní oběd. Je tu čisto, stolečky a lavičky, výhled na blízký starý maják a vodu. Na břehu do daleka září bíle natřené navigační prvky. Po cestě provedeme nějaké to fotografování. Martička u majáku, taťka u obrovské kotvy, kluci na molu, Barča u mámy. A frčíme dál.

Za Pitea, kousek před Lulea, konečně opouštíme směr na Haparandu, odbočujeme z E4 na silnici 94 a po chvíli (asi po 40 km) před Älvsbyn opouštíme i 94-ku a zahýbáme na severozápad po silnici 374. Nejezdí tu téměř žádná auta, přesto je silnice nádherná, jemně se vlní úžasnou krajinou. Lesy začínají nabírat horský charakter. Nízké smrky a borovice rostou daleko od sebe, trávu nahradilo borůvčí, mechy, nízké keříky a všudepřítomné roztroušené balvany. Ochladilo se. Stále mírně poprchá. Míjíme první motorest v naší Skandinávské historii.

Kolem čtvrté přijíždíme k řece Piteälven a přejíme Storforsen. Jsou celkem 5 km dlouhé a klesají o 82 metrů. Vznikly před 7000 lety, kdy z ustupujícího moře vzniklo ústí řeky a z něj se postupně vymodelovaly přejeje. Největší spád je na konci - posledních 600 m padá voda o celých 50 m níž. Přímo pod Storforsen, kde se do řeky Piteälven vlévá řeka Varjisån, je vybudová, několikapatrový, velice pěkný a velice drahý hotel, samozřejmě červený a dřevěný.



Na jaře přejeji protéká až 1000 metrů krychlových vody za sekundu, průměr je 250 kubíků. Největší naměřené maximum bylo 1200 m³/s (1995), minimum 24 m³/s. Storforsen nikdy nezamrzá i přes zimní teploty dosahující -40 stupňů Celsia.

Údajně jde o největší evropské neregulované peřeje. I když vlastně nejde tak úplně o peřeje, ale ani o vodopád. Nejpřesnější by bylo označení “katarakt”, jenže tento pojem má většina lidíček spojený s Nilem. Budu tedy i dál označovat to nádherné něco zcela neadekvátním, až hanlivým slůvkem peřeje.

Místo samotné není zajímavé jen pro milovníky rekordů a hučící vody. Vyskytuje se zde i mnoho zajímavých rostlin - masožravá rosnatka a její kolegyně tučnice obecná, orchidej střevíčník pantoflíček, nádherná Calypso bulbosa, poněkud pohádkový zimozel severní, nebo Rosa dumalis (růže podhorská). Z živé přírody je jistě zajímavá vydra říční. A pro milovníky muzeí je nedaleko Lesnické museum a Museum splavování dřeva.

Je vtipné, že přímo v přísně chráněném území je spousta míst na piknikování a rozdělávání ohně, i s připravenými ohništi, stolečky a lavičkami. A přímo na místě, respektive na parkovišti vzdáleném pár minut, se dá koupit uhlí, dřevo, ryby, zelenina, prostě vše, co můžete potřebovat. Stejně podivuhodné je, že nevyužitá piknikovací místa jsou bez jediného odpadku, bez jediného papírku a několik skupin piknikářů není vůbec slyšet.



Peřeje samotné jsou úžasné. Obrovské, mohutné, dlouhé, smrtelné - a uměle vytvořené. Původně totiž peřeje obešli umělým korytem, aby mohli po řece spravovat dřevo. Když před několika desítkami let doprava dřeva skončila, umělý tok zrušili a opět vytvořili peřeje, aby měli turisté kam jezdit. Nádherná je také malá náhorní plošina s kameny, modelovanými vodou do podoby rozmanitých mističek, kalíšků a vodních cestiček, porostlá fantaskními obrazci zeleně.

Kolem peřejí vede cca 2 km dlouhý okruh, přístupný od hotelu dlouhatánským mostem. Vybudovaný systém lávek a chodníků je přístupný i pro vozíčkáře. Ročně navštíví Storforsen 180 000 turistů. Zajímavý je i kaňonek, táhnoucí se souběžně s peřejemi, údajně původní - nejstarší - koryto, podle jiných pramenů staré vedlejší řečiště.

Po řádné kochačce vyrážíme dál po cestě 374, až na E45, důležitou silnici, která vede souběžně s přímořní E4 přibližně 100 až 250 km západně. Začíná u moře v Göteborgu a odtud po západním břehu jezera Vanern, po úbočí skandinávského pohoří, přes Mora, Sveg, Ostersund, Dorotea, Vilhelmina, Storuman, Arvidsjaur, Jokkmokk, Gallivare, Vittangi a končí, po 1800 kilometrech, na Švédsko-Finské hranici v nejsevernějším Švédském (a současně Finském) městě Kaaresuvanto. Stále mírně stoupáme, občas se v lese otevře průhled do dálky, na další lesy, mraky, déšť, jezero. A stále dál, do dalšího lesa, dalšího deště.

Kolem šesté přijíždíme na Polární kruh. “Välkommen till Polcirkeln ! Napapiiri - Arctic Circle - Cercle Polaire - Polarkreis”. Na tachometru svítí číslo 3995 km. Až do dnes jsme nevěřili, že se tu opravdu dostaneme. Upřímně - vůbec jsem nepředpokládal, že dojedeme tak daleko. Že dokážeme sedět 10 hodin denně v autě, aniž by jsme si navzájem rozšlapali hračky. Ale nerozšlapali, useděli a jsme tu. Sami. Tak to má na Severním polárním kruhu být.



Místo samotné je docela obyčejné. Nápis “Severní polární kruh” v mnoha jazycích doplňuje pro jistotu ještě linka z bílých kamenů, přesně označující onu magickou hranici. Zavřené informační centrum, malý kempíček, parkoviště, vytápěné veřejné WC, jezero, sámská zemní chýše, sámské týpko, sámská chata, infocedule. Nikde nikdo.

Fotíme se a pokračujeme do vysněného Jokkmokku, prvního švédského města za Polárním kruhem. Tedy spíše městečka.

Jokkmokk

V Jokkmokku žijí necelé 3000 obyvatel, mimo jiné i Sámů, dříve nazývaných Laponci, sámsky Sápmelažžat, ve staré češtině také Lopaři. Sámsky se Jokkmokk zove Jáhkâmáhkke, nebo Dálvvadis. Což znamená “Zatáčky na řece”, nebo snad “Říční zatáčka”. Určitě má i další názvy v jiných dialektech, které pravděpodobně znamenají totéž.

Sámština má deset základních jazyků a každý z nich několik dialektů. Situace je podobná jako u indiánů. Jednotlivými dialekty mluví jen velmi malé skupiny mluvčích (několik desítek, až několik stovek), některé z jazyků jsou již mrtvé. Nejrozšířenější je “Jazyk severních Sámů”, “Luleská Sámština” a jazyky Ume, Pite a Lule. Všechny patří mezi ugrofinské, respektive uralské jazyky, podobně jako maďarština.

Sámů žije v současnosti kolem 100.000, převážně v Norsku, větší skupinu najdeme také ve Švédsku. Několik tisíc Laponců našlo domov ve Finsku (kolem měst Ivalo a Inari) a v Rusku (na poloostrově Kola). Tradičním obydlím je lavvu – kuželovitý stan s dřevěnou konstrukcí pokrytý kůrou, dřevem či kůžemi. Dříve se Laponci živili jako pastevci sobů a rybáři. Nyní vykonává tato historická povolání kolem 10% Sámů.

Jokkmokk je významným střediskem sámské kultury. Konají se zde již více jak 400 let tradiční zimní trhy, při nichž klesá teplota až na 40 stupňů pod nulou. Za války sloužil jako sběrné tranzitní středisko pro sámské uprchlíky z Norska. Je zde sámské museum a sámský institut. Stát se tak snaží Sámům kompenzovat dřívější útisk, majetkové křivdy i fyzické a morální utrpení.



V minulých stoletích to neměli Sámové jednoduché. Museli platit daně (někdy i více státům najednou) za něž nezískávali žádnou protihodnotu, byli vystaveni rozsáhlým záborům území, vyvražďování a rabování, mnohdy s vědomím či přímo podporou státu. Teorii o nadřazenosti "bílé rasy" podporovala teorie o mongolském původu Sámů. Nyní je pomocí DNA prokázán původ ze střeoevropských paleolitických lovců.

Například François Bernier (1612 - 1688) vytvořil pro sámy zvláštní čtvrtou světovou rasu a považoval je spíše za zvířata, než za lidi. Podle sámských legend se jejich národ zrodil přímo z ledu, který energii svých žhavých očí roztavila Maddarakka, Paní lásky. Kulturní a politické obrození Sámů začala až v osmdesátých letech dvacátého století, když ještě v na počátku století podporovala Norská vláda násilné potlačení sámské kultury i samotného etnika.



Díky propracovanému systému pozitivní diskriminace nemá spousta Švédů Sámy ráda a vyčítá jim zejména přílišnou podporu ze státního rozpočtu, nezaměstnanost a alkoholismus. Což se dost podobá situaci Romů v ČR. Pokud se chcete stát v Norsku Sámem, stačí prokázat, že alespoň jeden z prarodičů mluvil laponsky - a nezáleží na tom, kde nyní žijete a jakým jazykem mluvíte. Nebo jste oficiální Laponec, pokud žijete podle pravidel sámské společnosti a je úplně jedno, jestli vaše babička mluvila laponsky, čínsky, nebo nemluvila vůbec.

Dotáčím čtvrtou tisícovku kilometrů a přijíždíme do Jokkmokku. Díky Google maps jsem na severu jako doma. Na kruháci doprava, projet přes celé městečko, za starým hřbitovem “Gamla kyrkogården” doleva a jsme v kempu “Jokkmokk camping center”. Už se začínám trochu chytat švédsky. Gamla je starý, kirka znamená kostel, garden samozřejmě přeložím jako zahradu. Stará kostelní zahrada je tedy hřbitov. Docela příhodný název, švédské hřbitovy skutečně připomínají ze všeho nejvíce přírodní květinovou zahrádku.

Kemp je obrovský a s akvaparkem. To aby se Sámové necítili diskriminováni. Leží na břehu širokánské řeky Lilla Luleälven, která u kempu připomíná spíše jezero. Dvě obrovské louky pro karavany jsou téměř prázdné, chaty schované v lesíku vypadají také neobsazeně. Celková plocha kempu je kolem 30-ti hektarů, což by pro 10 návštěvníků mohlo stačit. Sympatická slečna v recepci mi nabízí nejlevnější chatku za 1120 SEK, to je příliš. Pokusím se jí svůj názor sdělit a vezmu místo na stan včetně sprch za 215 SEK na noc.

Nastává obvyklá diskuze o tom, kam postavíme stan. Možností je spousta, což je nejhorší - vybrat si. V lesíku, na louce, těsně u jezera, blízko sociálkám, u stolečku s lavičkami, blízko asfaltky, úplně o samotě ... nakonec vybíráme místo, které je docela blízko všemu žádoucímu a současně dostatečně daleko od věcí negativních a přestože se nikomu úplně nelíbí, tak na druhou stranu nikomu úplně nevadí.

Stavíme stan. A protože je ještě světlo, postupně se všichni vykoupeme v řece, abychom mohli říci - “Jo ! Koupali jsme se za polárním kruhem !” Taky bychom mohli říci :”Jo, koupali jsme se v Lilla Luleälven.” Jenže to si nikdo nebude pamatovat. A taky nikdo netuší, kde Lilla Luleälven leží. Stejně jako většina kamarádů neví, kde leží Jokkmokk. K narozeninám jsem dostal od milované ženy černé tričko s bílým nápisem Jokkmokk, samozřejmě zakoupené v Jokkmokku. Několik kamarádů zajímalo, co je to za rockovou skupinu.

První ve vodě je samozřejmě Honzík, dámy nakonec. Voda je opravdu studená, vzduch má asi 8 stupňů, voda jistě míň. Břeh je složený z velkých oblých hladkých kamenů, porostlých hnědo-zelenou řasou, které děsně kloužou. Přesto (navzdory tomu ?) všichni přečkáme koupel ve zdraví.

Užíváme si večer, připijíme si předposlední vyhrkanou Kofolou, kocháme se krásným okolím u stolečku na břehu jezera - řeky, likvidujeme dobrou večeři a jedno z posledních piv, zahříváme se v kuchyni při umývání nádobí, nepřekvapí nás čistá, krásná a dobře vybavená kuchyňská linka a po vydatném a dlouhém sprchování v neplacených vyhříváných umývárkách jdeme v deset hodin do pelechu.



Pátek 22.8.2014

Ráno vstáváme nezvykle pozdě, až kolem půl osmé. Já o hodinku dřív a jdu se ještě projít po okolí. Jezero - řeka je nádherné, zajímavý je velký pták, připomínající přerostlou kachnu, který stojí bez hnutí v jezeře na kameni. Stál tam i včera večer. V naprosto identické poloze. Možná je to ptačí socha. Po půl kilometru vypadá o něco větší a stejně nehybná.

Pojmenování "Ten pták co se nehýbe" zdí dost divně. V malebné maorštině je mnohem pěknější - "E kore te manu neke". Po návratu domů vygooglím správné jméno - Berneška velká. Je opravdu velká. A není mrtvá. Večer na šutru nestojí.



Nemusíme spěchat, rozhodli jsme se, že dnes zůstaneme ještě v Jokkmokku. Snídáme opět čokoládové musli s mlékem a čajem a místním jogurtem, Marta dává úplně mokré ručníky ze včerejška do sušičky, stan necháváme i s věcmi v kempu, dokupuju na recepci další noc a kolem deváté vyrazíme na prohlídku Jokkmokku. Parkujeme u marketu ICA, protože sámové nemají Lidl a jdeme vyrobit okruh.

V městečku mají dokonce dva supermarkety (ten druhý je COOP, hned vedle ICA), dvě prodejny handcraft original výrobků from Jokkmokk, dva hřbitovy (starý a nový), dvoje veřejné záchody zdarma (staré a nové), jedno dost velké museum, jedno Sámské vzdělávací centrum, katolický kostel jeden, několik kaváren, benzinek, obchodů, pizzerii, restauraci, antidiskriminační krytý bazén se sportovní halou, ... a samozřejmě infocentrum. Jedno. Nové.

První zajímavou budovou z tmavých cihel, s velkými okny a viditelně šťastnými lidmi uvnitř, je Čearuid Čállingoddi Tjielidij Dájmadahka - což je pravděpodobně něco jako universita pro Sámy, nebo vzdělávací centrum. S velkou finanční pomocí státu se snaží udržet sámskou kulturu v běhu a splatit dluh z let minulých, kdy se laponci řadili mezi zvířata a jejich zemi si rozebrali silnější.

Ičko je nově udělané, moc pěkné, s dalšími sociálkami, spoustou informačních materiálů, inteligentní a výborně anglicky hovořící sympatickou černoškou za pultem, wifi zdarma a počítačem k volnému použití. Kupujeme pohledy, známky, pár suvenýrů.

Tržiště handcraft výrobků je dopoledne otevřeno jen z poloviny (je po sezoně), a nabízí hromady šmuků z korálků a kůže, čínské digitálky, řemínky na hodinky a hnusné sošky za nesmyslné ceny.

Před budovou muzea si prohlížíme pěkné kopie sámské chýše, sauny a jiného typu chýše, co připomíná domeček na kuří nožce. Chýše je parádní, celá pokrytá trávnikem, čouhají jen dveře, komín a okýnko. Interiér z poloviny vystlaný kožešinami ze sobů, v druhé polovině nádherné kamna Husqvarna No. 27, stůl, židle. Stavby jsou volně přístupné a podivujeme se, že kožešiny nikdo neukradl. Fotíme se u sochy soba - je malinký, asi jako velký pes. Barča se na něm staticky projede. Já chvíli bojuji s touhou černout sobí kůži.

Město samotné není nijak zvlášť pěkné, ale má jinde nevídané skryté kouzlo. Asi jako královna krásy zabalená ve starém koberci. Jako stará rezavá Laurinka ve stodole, spící v kokonu pavučin. Jako babička, šedivá, vrásčitá, s lupajícími klouby a těmi nejlepšími jahodovými knedlíky. Jako Jokkmokk.



Centrum je plné nízkých domečků, místní mrakodrapy mají celá dvě patra. Široké ulice lemují často břízky, polárnicky zmenšené a ošlehané. Lepší domečky jsou utopené v zeleni stromů, téměř v každém okně svítí lampička, světýlko, svíčka. Plot je jen kolem kostelního parku. Vlastně - kolem kostelního lesa. Březového. Bílo-zeleného.

Kostel je moc pěkný, velký bílý se smaragdovou plechovou střechou, vytopený, stylově trochu ruský a samozřejmě celodřevěný. Hodil by se do Mrazíka. Celý je přístupný, včetně zázemí, kanceláře, balkonů - nikde ani noha. V porovnání s našimi kostely je méně církevní, teplejší pocitově i fyzicky. Nesnaží se ohromit. Cítím v něm bezpečí, pozvání, vůni domova. Architekturu zimy. Družnost. Namísto oltáře symbolicky zavěšen obraz poslední večeře.



Cestou potkáváme šipku s nápisem “Jvstn”, což nám připadne docela vtipný název čehokoli. Až doma, po dlouhém pátrání na google.com a seznamu.cz zjišťuju, že jde o zkratku. Järnvägsstation. Železniční stanice.

Posílení smíchem navštívíme místní konzum. Supermarket ICA je zaplněn vším možným, co by mohl severský osadník potřebovat. Mimo jiné tu mají osm druhů alkoholických piv, z toho tři české - Budvar, Plzeň a Starobrno. Také spousta cukrovinek. Samé měkké, žužlavé, gumové, slizovité. Mnoho bombónů je na váhu - vážení i měření samoobslužné. Důvěra v zákazníka zatím trvá. Pečiva minimum. Normální chleba či rohlíky nevidět - asi pečou doma. Ostatně v zimě pravděpodobně není možné dojíždět denně pro čerstvé pečivo. Velký výběr hotových sladkých buchet, závinů, plněných tvarů sladkých i slaných. Také extrémně drahých. Cucací bombóny nenacházíme.

Bezvadná je automatická kasa. Pokladní nafrankuje, přijaté peníze zasune do pokladny - na každý druh bankovky má samostatnou škvírku - automat jí vysune zpět bankovky na vrácení. Drobné se samy vysypou do velké kapsy u zákazníka. Zvláštní - možná místní pokladní jsou disnumeričky. Diskalkuličky ? Laponky ? Blbé ? Tahle je milá, ochotná, usměvavá a umí anglicky.

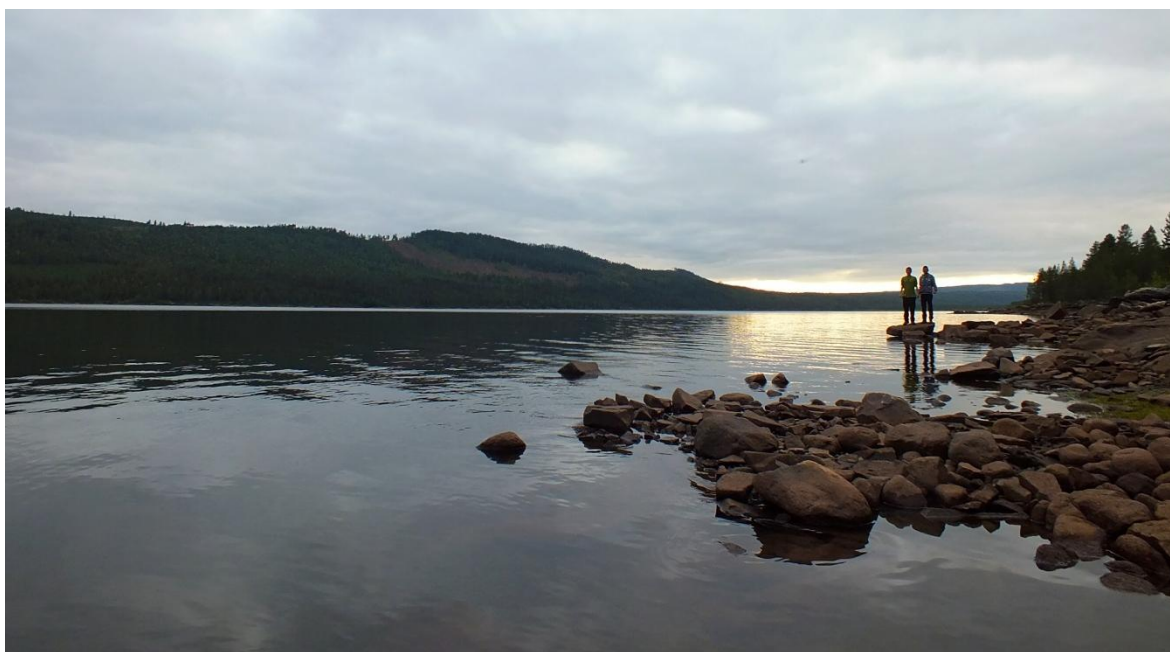
Starý hřbitov navštívíme na zpáteční cestě do kempu. Je moc pěkný, samozřejmě plný bříz a trávy, vybavený erárními hraběčkami, kolečky, rýčkem, konvemi. Cestičky čerstvě strojně uhrabané, nikde ani smetíčko. Všechny hroby upravené v severském stylu - kámen, jméno, něco na památku, živá

kytka. Kolem 30 cm vysoká zeď a branka co se nejspíš nikdy nezamyká. Podle cedulek se jokkmokkčané dožívají kolem 80-ti let. Zřejmě není v místních podmínkách problém v případě choroby na zimu zahibernovat.

V poledne se vracíme do kempu, obědváme místní chleba, nejlevnější místní šumku (88 procent masa), jogurt, čaj, kafe a v jednu hodinu jedeme zpět na Íčko, kde si od paní necháme poradit túru v národním parku Muddus, jen 20 minut cesty autem. Je to lepší než rada kolemjdoucího staříka - tip na krátkou nedalekou túru - 70 km na sever, na první křižovatce doleva, pak 120 km rovně a jste na místě.

Náš cíl je blíž, jen 20 km na sever po E45. Cestou dokonce projíždíme první ostrou skandinávskou serpentinu. Za hrází bezejmenné přehrady doleva na šotolinku, po ní kolem vodní elektrárny, údolím řeky Luleälven 8 km na východ a jsme tam - místo zve se Skaite. NP Muddus je nádherný. Nedotčený severský les složený zejména z červených borovic, občas bříza, jeřáb, smrk. Plný hub, mechu, borůvek (miliardy), brusinek (miliony) ... a zcela bez turistů.

Z několika cest si vybíráme nejkratší - kolem říčky Muddusälven k vodopádu Muddusfallet. Cca 7 km víceméně po rovině a 7 km zpět a přestože nakonec končíme pravděpodobně u vodopádu Askasfallet, vůbec nám to nevadí.



Cestou je pár kempovacích ploch i s místem na rozdělání ohně a někteří z lidiček, co cestou mijíme, vypadají, že v parku kempovat budou. Celkem potkáváme devět osůbek a tři psy. Sprintujícího dědečka s raketovou babičkou, kousek za nimi zřejmě související mladé manžele s dítětem a psem. O něco dále kluka s holkou a psem a kluka s holkou a psem.

Táboření, dítě, pes, babička i rozdělávání ohně je dovoleno, pokud po sobě uklidíte. Za celých 14 km najdu jen čtyři smetíčka - účtenku za sekeru, která asi někomu vypadla z kapsy, kousek utržené podrážky, starý vajfl a polorozpadlý papírový kapesník.

Cesta je příjemná, houpe se přes mírné kopečky, sbíhá do zelených údolíček, překonává malé potůčky a mokřadky jednoduchými mostky tvořených půlkou klády bez zábradlí. Všude nekonečné plochy borůvčí, mechu, přesliček, lišejníků, jehličí.

Míjíme ukazatel Skaite - Lättare stig” a konečně chápou íčkovou paní, která hovořila o lehké a těžké cesta a možnosti výběru. Turistická cesta se občas rozděluje na lehkou a těžkou variantu. Těžká vede kolem kaňonu Luleälven, do kopečku z kopečku, náročnější, delší, s pěknými výhledy. Lehká vede rovným lesem, je kratší, pohodová, bez nároku na výhledy.



Asi 2 km od startu potkáme opravdového divokého soba. Je od nás tak 20 metrů a první si jej všimne Luki. Velký jako menší jelen, nebo větší laň, temně černohnědý se světlým bříškem a prdelkou a - náááááděrný. Cestou autem zpět potkáme dalších 8 divokých sobů na cestě. Budí respekt.



Na volném prostranství vypadají obrovští, mamutovsky chlupatí, s velkým nesymetrickým chlupatým parožím a zajímavým stylem chůze - něco mezi bruslením a poskakováním na pérovacích botech. Po pár stech metrech míváme v lese u cesty dalšího, nedivokého. Od divokých bratří se liší barevným obojkem. Kupodivu je mnohem plašší jak jeho divocí bratři. A také menší. Možná sobí adolescent.

Jsem moc rád, že jsme sobíky viděli. Jsou symbolem Švédska, stejně jako v Norsku trollové, v Irsku zelená a čtyřlístek, nebo v Česku pivo a všudepřítomný bordel. Spousta návštěvníků Skandinávie uvidí soba jen na značkách u dálnic, na farmách, nebo v ZOO. To s českým bordelem je situace mnohem lepší, ten uvidí každý, i když nechce.



Před návratem na asfaltku se ještě zastavujeme u řeky Luleälven. Nebo možná u jezera, do nějž Lule vtéká. Těžko říci. Je to několik set metrů široké, bez proudu, dlouhé od nevidím do nevidím. Google neví, místní mapka za moc nestojí, turistickou nemáme a v komuně Jokkmokk je přes 6000 jezer⁽²³⁾. Ať je to co je to, je to nádherné. Klesající sluníčko maluje žlutooranžové odstíny na modrozelené vlnky, břehy porostlé svěže zelenou trávou a lemované bílými kulatými balvany připomínají uměle kolorované fotky z kalendáře. Dokázal bych tu sedět hodiny a čumět na vodu. Ale děti ne. Nezbyvá, než návrat k autu.

²³ [http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista_%C3%B6ver_insj%C3%B6ar_i_Jokkmokks_kommun_\(1-1000\)...](http://sv.wikipedia.org/wiki/Lista_%C3%B6ver_insj%C3%B6ar_i_Jokkmokks_kommun_(1-1000)...) jezera v jokkmokk komuně



V Jokkmokku se ještě jednou stavíme v ICA, nakoupíme bombóny, nutelu, oříšky a hurá do kempu. Uvelebíme se opět na břehu řeko-jezera u stolečku a vaříme těstoviny. Také se seznamujeme s párem čechů (kluků), kteří se přiznají, že letěli letadlem ze Stockholmu do Kiruny, odtud autobusem do Jokkmokku a pěšky do kempu. Mají obrovské batohy, vypadají zničeně, je to viditelně jejich první noc na severu.

Hodinu staví malý stan a zdá se, že jej vidí poprvé v životě. Další hodinu vytváří z čtvercové vojenské cely před vchodem do stanu něco jako závětrí. Malinko mi připomínají Mata a Pata. Hodně unaveného a zmrzlého. Nabízím jim hlteček pravé moravské slivovice na podporu kapilárního krevního oběhu. Pat se rád přihne, Mat odmítá - vypadá, že žije děsně zdravě. Možná proto je tak smutný.

Spát jdeme brzy, již v deset, po horké sprše a horkém čaji. Dobrou noc.

Sobota 23.8.2014

Ráno jsem vstal v sedm hodin a jelikož všechno spí, jdu se opět projít kolem jezera. “Ten pták co se nehýbe” stojí na stejném kameni co včera. Ale socha to není, protože včera večer byl kámen prázdný. Je moc pěkný, obrovský, šedivý, černá hlava s bílými tvářemi na dlouhém krku.



Výhledy na vodu jsou překrásné, pěšinka se po kilometru ztrácí, obracím se zpět. Fotím daleké výhledy na jezero a blízké záběry na lány hřibů. Je jich neskutečné množství. Rostou všude. Osikáče, křemenáče, janky, něco jako suchohříby, babky, praváky. Při focení musím dávat velký pozor, abych nepošlapal hříby v okolí. Kdybych měl pánvičku a vajíčka, mohl bych udělat kila smaženice. Tuny smaženice. Smaženici pro celou Moravu i s přilehlou Evropou. Ale nemám. Tak nechávám hříby růst dál a vracím se do kempu.

Posnídali jsme (ne)oblíbenou ovesnou kaši, zabalili relativně suchý stan a vše ostatní. Jsme čím dál lepší, dokážeme se zabalit a odjet za hodinu od probuzení. Na recepci vracíme kartu k bráně a šupajdíme známou cestou do Jokkmokkského COOPu na nákup, protože otevírá již v osm hodin. ICA má ještě zavřeno. Je tu o chlup horší výběr, hlavně pečivo nemají téměř žádné. Jen nějaké polotovary, předpečené věci a pár šíleně drahých kolářů a buchet. Možná je někde poblíž pekárna, ale nechce se nám poskakovat po městě kvůli jednomu chlebu.

Za kruháčem v Jokkmokku je benzinka s obsluhou, nádrž poloprázdná, šupnu tam a beru poprvé na dovolené za hotové, abych se zbavil peněz. Mám ještě 2000 SEK pro strýčka příhodu a dnes chceme přejet do Norska. Podaří se mi natankovat za 500,45 SEK. Pán za pokladnou se směje, když hledám švédské drobáky, které se pokouším odlišit od dánských, norských, českých a euro drobáků a prohlásí, že 45 se zaokrouhluje dolů a nic nechce.

Najedeme zpět na E45 a zastavujeme opět na polárním kruhu, kde se chci podívat po sobí kůži. Otevírají až v devět, tak chvíli čekáme a procházíme si okolí. Je tu malý kempík, tak pro deset karavanů a nějaký ten stan. Sociálky se nachází u polárně-kruhového parkoviště.

Nebo lze pronajmout originální sámská chýše připomínající hobití noru, stejná, jako stála před museem v Jokkmokku, jen bez kožešin. Nahoře v lese najdeme vodárničku, borůvky a tři rozpadlé chatky. V jedné je rozebrané PC a nějaké popsané papíry. U jezera Öst-Kiratj stojí krásná chata, kupodivu zamknutá, a sámský stan, nezamknutý. Vypadá jako tipi na dřevěné podsadě, stejně se i staví, vyrábí jej firma “Tentipi”. Liší se pouze drobnostmi a kamny, které tu jsou místo ohniště. A samozřejmě komínem. Chlopně by u kamen asi moc nefungovaly.



Po návratu zpět si všimneme, že je na dveřích íčka cedulka “zavřeno - konec sezóny”. Marta se tedy s Barčou vrací do Jokkmokku na známky, pohledy a přívěsky na klíče se sobem a po chvíli míříme na jih po E45, přes Kåbdalis, Moskosel, Arvidsjaur, Slägnäs do Sorsele.

Lupání zaznamenané při startu expudice se projevuje častěji a hlasitěji, obvykle při vyjíždění z kempu a spíš než lupání připomíná v posledních dnech rány kladivem do podvozku. Hučení se ozývá skoro pořád, někde od přední nápravy. Původně vše svádím na hrubý asfalt švédských cest. Ale hukot neslábne ani na dokonale rovných hladkých asfaltových úsecích. Vzhledem k tomu, že auto jede v pohodě, rozhoduji se vyřešit problém tím, že jej pomínu.

Projíždíme mírně zvlněnou lesnatou krajinou. Smrky, smrky, jezero, smrky, potůček, smrky. Téměř rovná cesta s dokonalým povrchem se občas vyhoupne na hřeben, pohodí před okna výhledy na blízka jezera a vápencové horské hřebeny, aby je po chvíli opět zakryla za záclonu zeleně. Na loukách, jen o málo častějších jak závěje na Sahaře, vykoukne osamělá farma. V údolí se mihne vesnička. O něco častěji signalizuje vínově hnědý piktogram přítomnost turistické zajímavosti. Obvykle přírodní

rezervace, hnízdiště ptactva, mokřadů, prehistorické památky, nebo štru počmáraného starověkými runami.

Po 152 km a 2,5 hodiny cesty jsme v Arvidsjauru. Zastavíme kousek před městem, kde má být museum nejstaršího sámského kostela. Postaven byl v roce 1606, otevřen 1607. Všichni dospělí sámové museli povinně dvakrát v roce, v době trhů, svatostánek navštívit. Cílem byla christianizace sámů vyznávajících šamanismus, získání lepší státní kontroly za účelem výběru daní, podpora obchodu a v neposlední řadě posílení vlivu vlády v oblasti, kde nebyla vytyčena jasná hranice s Norskem. No ju. Historie vypadá zajímavě.

Jsme tu sami. Na místě nacházíme jen ohradu, uvnitř které kdysi kostel stával a něco jako naučnou stezku po blízkém lese. Takže protáhneme nožky po okolí. Nejzajímavější věc, kterou arvidsjaurané mají, je obrovská chciplá vázka na trávníku u výletišť. O něco méně atraktivní museum “Nejstarší Arvidsjaurský domek”, faru a pekárnu necháváme raději na pospas jiným turistům a pokračujeme v cestě.

Spolkneme dalších 80 km a kolem půl druhé zastavujeme v Sorsele. Máme dnes za sebou “jen” 250 kilometrů. Na oběd se usadíme uprostřed města u vlakové stanice, kde je pěkné parkoviště i pro obytné vozy, s lavičkami, stolečky a sociálkami. Baštíme sýr, šunku, papriku, bagety, vše švédské. Kolem jezdí pořád dokolečka dva švédové ve starých amerických kárách. Je jich tu k vidění hodně. Švédů. I starých amerických bouráků. Asi oblíbené švédské hobby.

Za hodinku zvedneme sytá břicha a další součásti tělesné a sjíždíme z E45 na zkratku (silnice AC 1132), která nám ušetří 60 km zajíždku na Storuman. Trochu se zkratky bojím, silnici vůbec nezná GPS ani navigace na Google. Pokud nás čeká 50 km po šotolině, moc času neušetříme. Ale - není to šotolina. Jedeme po nádherné široké rovné cestě krásnou zalesněnou krajinou.



Po 60-ti kilometrech se napojujeme na E12 - slavnou “Blå Vägen”. Naše část “Modré cesty” prochází nádhernou krajinou, údolím řeky Umeälven, kolem 60 km dlouhého jezera Storuman, menších, jen pár kilometrů dlouhých jezírek Umnässjön, Gardiken, Aavjaevrie, Gäutajaure, Stor-Laisan, Lill-Laisan, Västansjön, téměř nepostřehnutelně protíná městečka Slussfors, Forsmark, Yttervik, Forsbäck, lyžařské středisko Tärnaby a vede nás přímo do Norska.

“Blå Vägen”, Modrá cesta

Evropská silnice E12 je evropskou silnicí 1. třídy. Začíná v norském “Mo i Rana” a končí ve finských Helsinkách. Celá trasa měří 910 kilometrů, počítáno bez trajektu mezi Finskem a Švédskem. Patří do systému Evropských silnic. Pozor, ta nemá nic společného s Evropskou unií, jde o cesty značené známou zelenou cedulkou s bílým nápisem Exx.

Protože jde o označení mezinárodní, má většina cest ještě i národní označení, což je poněkud chaotické, neboť je třeba dávat pozor a hledat dvě různá označení pro jednu cestu. Jediné dvě země, kde tento problém nehrozí, je Norsko a Švédsko. Paráda! Tam mají Ečkové silnice jen své Ečkové označení. A samozřejmě nejde jen o zelenobílou cedulku. Požadavky, které musí evropské silnice splňovat jsou přísnější, než parametry silnic první třídy.

Pokud to někoho zajímá - tak parametry českých dálnic řeší ČSN 73 6101. Ta definuje například pro dálnici nejčastější kategorie D 27,5 / 120 v rovinatém, nebo mírně zvlněném území nejvyšší návrhovou rychlost 120 km/h, šířku koruny vozovky (mezi stálými pevnými překážkami = svodidly či patníky) 27,5 metru, nejvyšší přípustný podélný sklon (stoupání / klesání) 3%, nejmenší doporučený poloměr směrového oblouku (zatáčky) 1250 metrů, nejmenší dovolený poloměr směrového oblouku 750 metrů. V pahorkovitém, nebo horském území se parametry zmírňují. Proto na horách lze potkat zatáčky o poloměru jen 325 metrů ve stoupání až 4,5 %, pokud je rychlost snížena na 80 km/h.



V Tarnaby se stavujeme na Statoilu na “levný” švédský benzín, pohledy a známky, které nám prodává sympatický pán. Což není nijak překvapivé - nesympatickou obsluhu jsem na severu nepotkal. Nejsem schopen najít patřičné drobné - obvyklý problém se čtyřmi měnami v peněženke, který se mi ještě nechtělo vyřešit. Vysypu tedy do ruky půl kila kovu a pán si s úsměvem vybere příslušný obolus.

Stále stoupáme. S každou mírnou zatáčkou se otevírají nové výhledy na daleké horské hřebeny. Nejvyšší hory září do daleka sněhovými čepičkami. Zabloudit nelze, na 120-ti kilometrech ke státní hranici je jen jedna křižovatka. Kousek před Västansjö. Doprava pokračuje E12 do norského Mo-i-Rana. Naše modrá Mazdička stáčí před vlevo, na silnici 73, která se noří do údolí řeky Jovatsån, těsně míjí nádherné jezero Nedre-Jovattnet, o něco menší Övre-Jovattnet a po 20-ti kilometrech protíná norsk-švédskou hranici, která pomyslně púlí jezero Auster Krutvatnet.

Hraniční přechod symbolizuje lehounká otevřená závora, cedule NORGE a menší parkoviště. Celníky samozřejmě nevedou. Fotíme se u cedule Norway a také u téměř identické cedule Sweden a šupajdíme dál. Přestože úředně hranice poznat nebyla, na cestě je k poznání ihned. Silnice na švédské straně byla krásná, široká, rovná, s prvotřídním povrchem, dvěma poctivými pruhy, širokou krajnicí a bezpečnými pozvolnými zatáčkami.



Za hranicí jedeme po silničce na které se stěží vyhnou dvě auta, s krajnicí širokou jako špageta. Vozovka se motá jak abstinent po sedmi pivech, asphalt je drsný, hrbolatý, s četnými propadlinami a výdutěmi, které plně naloženou Mazdičkou mohutně houpají. Ovšem výhledy máme nádherné.

Projíždíme po břehu jezera Krutvatnet. Na chvíli zastavujeme a vybíháme na malý vršíček, omrknout tu nádhru kolem. Moc rád bych si kopce kolem prošel, ale nemám rok dovolené, takže někdy příště.

Následuje deset kilometrů po hadí cestičce 73 a přijíždíme na dohled obřího jezera Røssvatnet. Původně bylo s rozlohou 190 km² třetím největším jezerem Norska. Největší hloubka dosahovala 231 metrů a odhadovaný objem vody 12,6 km³. Po přehrazení v roce 1957 se plocha jezera rozrostla na 218 km², hloubka zvětšila na 240 metrů a objem vody vzrostl na odhadovaných 14,8 km³. S vyhlídky vysoko nad jezerní hladinou vypadá jezero jako obrovský mořský záliv. V dálce na severu nese hrdé pohoří ledovec Okstindbreen. Nejsem schopný něco takového pojmout do duše, ani do hlavy. Šup do auta a pokračujeme dál.

Na švédské straně jsme míjeli nádherná jezera a nekončící lesy. Na norské straně se kocháme výhledy na zasněžená pohoří, nedohledná úbočí hor, mohutné štíty, rozlehlé pláně dekorované jezírky, potůčky a vodopády. Začínám litovat, že jsem se nechal ukecat ke spěchu a nezahnul jsem za Arvidsjauernem po silnici 95, směr Arjeplog a dál na norské Bodø.

Pro změnu zase klesáme. V dálce se vyloupne neskutečný monument - něco jako stolová hora. Jmenuje se Hatfjellet, tedy hezky česky “Klobouková hora”. Dala název celému kraji “Hattfjelldal” a krajské vesnici “Hattfjelldal”. Norové mají při vymýšlení zeměpisných názvů, stejně jako většina národů, velmi bujnou fantazii. Hora je také v krajském znaku.



Vzhledem k tomu, že sociofobii trpí velká část expudice, je pro nás významným plusem nejen naprosto liduprázdná krajina, ale i samotná liduprázdná cesta. Za celých 250 km ze Sorsele do Troforsu potkáme snad 10 aut. Čas se krátí, máme dnes za sebou 500 km a večere by přišla vhod. Luki najde kemp ⁽²⁴⁾ u řeky Svenningelva, ve vesničce Svenningdal, kousek za městem Trofors. Je fajn, že alespoň některé geografické body se nejmenují klobouk.



Kemp je velice pěkně zařízený, s čistými sociálkami a kuchyní v typicky červeném dřevěném domečku, na břehu nádherné řeky, sevřeném mezi vysokými štíty se sněhovými čepičkami. Z mnoha chatek je obsazená jedna a na louce pro stany je mimo nás jen jeden manželský pár, asi 300 metrů daleko. A je to také jediný kemp, kde je obsluha na recepci nemocná a umí velmi, velmi špatně anglicky.

Vaříme výbornou večeři, procházíme se po břehu řeky, po náplavách, hledáme kamínky. Honzík se pokouší koupat, ale nakonec si musí do řeky lehnout - je sice několik desítek metrů široká, ale jen několik centimetrů hluboká. Barča si píše na kameni v řece deník. Jdeme spát docela brzo, jemně mrholí, Je kapánek zima.

²⁴ <http://www.svenningdal-camping.no/>

Neděle 24.8.2014

Ráno jsme si docela pospali. Blízké okolí zahalila nádherná mlha, poprchá a ve spacáku je moc dobře. Přesto se relativně brzo dokážeme vymotat do sychravého svítání. Snídáme neromantický oves u romantického stolečku na břehu řeky, mlha se trhá a prasklinkami pronikají první sluneční paprsky. V 9:30 vyrazíme po silnici E6, směr Trondheim.



Orientačně je cesta opravdu jednoduchá. Na jih. První křižovatka je pár kilometrů od kempu - cesta 76 nabízí možnost zahnout a navštívit západní pobřeží, město Brønnøysund, přivozy na ostrov Vega, fjord Tosen, NP Eidsvatnet.

Vzhledem k časové tísně se rozhodneme nezahnout a pokračujeme na jih.

Po cestě je pár turistických cílů, které velkoryse míjíme, zejména na přání Lukiho, který standardně pospíchá. Přehrady, vodní elektrárny, národní parky, vyhlídky, vrchoviště porostlé keřiky a zakrslými břízkami, smrkové lesy, zalesněné kopce krkonošského typu, holé kopce typu Nízké Tatry, v dále vyšší hory typu Roháče, vše ozdobené sněhovými poli.

Z výšky na nás zírají trolové, z údolí mávají krásné čisté řeky a časté peřeje. Dočkám se i vysněných domků s travnatými střechami, vesnic plných červených a bílých dřevěných domečků, obrovských červených stodol zaklíněných ve strmých svazích. S přibývajícím kilometrem směrem na jih přibývá i pšeničných polí a svěže zelených pastvin.

Po desáté hodině projíždíme velkou bránou, nahoře je něco jako značně nevkusná polární záře a nápis "Nord Norge". Asi aby nebylo líto turistům, že nedojedou až na polární kruh. Zastavujeme na parkovišti, protože budky kadibudky mají zelené střechy a někteří z nás je rádi využijí. Budky, nikoli střechy.

Projíždíme údolím řeky Namsen. Na chvíli zastavujeme na břehu. Je úžasná. Voda jako zrcadlo, dokonale odrazí břehy, les, oblohu, krásné kopečky podobné Krkonošským. Probíhá krátká kochačka a fotička. Na fotkách není poznat, která půlka fotky je odraz a který originál.

Po 150 kilometrech přijíždíme na druhou křižovatku - ve městě Formofoss, kde se odpojí cesta 74 a zamíří údolím řeky Sanddøla na východ, na břehy jezer Laksjøen, Sandsjøen, Kvesjøen, Murusjøen, do lesů národních parků Bjafjella-Skjaekfjella a Lierne, dál na švédské hranice a dál a dál ...



My se držíme stále na E6, po krátké horské rychlostní vložce opět klesáme a dalších 50 kilometrů za městečkem Snåsa svištíme po krásné cestě podél šestého největšího norského přírodního jezera Snåsavatnet. Pěkných 121 km², hloubka 125 metrů, hladina pouhých 22 m nad mořem.

Přehupneme se kolem několika farem s obřími červenými stodolami, které mají vjezd shora ze svahu přímo “na půdu” a opět další jezero. Ne. Fjord. Beitstadfjorden. Další krásné výhledy. Na západě novinka - výhled na Borgenfjord. A hups, město Verdal, přístav, údolí řeky Helgåa a na západě nekonečný Trondheimsfjorden. Stále po E6 míjíme Levanger a za vesnicí Skogn zatáčíme na západ na cestu 61.

Projíždíme menším poloostrovem naprosto kouzelnou krajinou. Hned za zatáčkou zastavujeme na mořském břehu u žulového šutru s nápisem “MYRMENN - kjøpte jord her i 1879 for i få stemmerett”, což znamená něco jako “MYRMENN - koupil si zde pozemek v roce 1879 aby získal právo volit”. Asi nějaký strejda Myrmenn. Protože slovo “myrmenn” googlí slovník nezná.

Po mořském břehu, míváme vesničku Eken, těsná údolíčka, říčky, hluboké lesy, strmé skály, nepříliš dobrá úzká cesta se motá v nepřehledných serpentínách a zákrutách odnikud nikam, jezero Byavatnet, další údolí, další jezero, údolí, jezero.

Kolem jedné hodiny a po 320-ti kilometrech asfaltu (na místní poměry kousek) se konečně domotáváme k ostrovu Tautra, ležícímu kousek před Trondhaimem, v Trondheimsfjorden, třetím nejdelším norském fjordu (130 km). Dosahuje největší hloubky 617 metrů - oops. Tautra je po známém ostrově Ytterøy druhým největším v Trondhaimsfjordu. Hloubky nedosahuje. Pouze výšky a to nevelké.

Ostrov je zajímavý zejména mostem, který tvoří uměle nasypaná hráze, dlouhá téměř 2 km. Uprostřed je brána, u které je semafor a kamera. Přijedete, kamera zaznamená auto, automat vás nechá chvíli čekat a otevře bránu. Mnohem zajímavější je, že z druhé strany semafor není, brána se otevírá automaticky okamžitě a cesta po hrázi (most) je tak úzká, že se na ní dvě auta nevyhnou. Netuším, k čemu je toto zařízení dobré. Naštěstí je na náspu občas vyhýbací místo, jak je na užších cestách v Norsku zvykem.

Nejdřív zajíždíme ke slavné Klostergården. Nevěděl jsem úplně přesně, co čekat, ale tohle určitě ne. Klostergården je zejména dosti velké Infocentrum plné předražených nesmyslů, a možná několika málo docela pěkných věcí. Vedle je obrovský barák, kde je pivovar, restaurace a místní farmářská prodejna.



Ve stínu moderny může pozorný návštěvník najít ruiny cisterciáckého kláštera (oplatství), založeného v roce 1207, jako 552. cisterciácký klášter v pořadí. Mniši jej nazvali Sancta Maria de Tuta Insula, klášter Panny Marie bezpečného ostrova. Z kamene (mastku a čediče) byl postaven pouze kostel, ostatní stavby byly dřevěné. Význam kláštera poklesl v době reformace a komunita byla zcela rozehnána roku 1531.

Ostrov dokázal uživit pravděpodobně kolem 30-ti mnichů, kteří obdělávali okolní půdu. Tenkrát byla totiž hladina fjordu o 5 metrů výše než dnes a Tautra nebyl jeden ostrov, ale dva. Fjordy od ústupu ledovců a odlehčení zemské kůry vystupují neustále, v dnešní době stoupá dno Trondheimfjorden přibližně o dva milimetry za rok.

Procházíme si zříceninu, která opravdu nestojí za cestu. Pár rozpadlých zdí kostela, mezi kterými se motá spousta lidí s dětmi. Tedy na posezonní Norsko se tu motá spousta lidí s dětmi. Asi dvacet. Je totiž neděle. Zajímavější jsou pěkné výhledy na moře, vlastně na fjord, do kterého Marta málem spadla. I když fjord je vlastně taky moře. Nebo ne? Kde vlastně končí moře, před, nebo za fjordem?

Prošmejdíme okolí, louky, místní vyletiště, pobřeží a vracíme se na jedinou křižovatku na ostrově, kde je pěkné opuštěné posezeníčko na břehu zálivu s pěkným výhledem na fjord i ostrov. Obědváme a užíváme si sluníčka a kofoly, která přicestovala z domova.

Po obědě, kolem druhé hodiny odpolední, přejíždíme na druhou stranu ostrova, kde má být nový klášter Mariakloster. Postaven byl cisterciánskými sestrami z USA na ruinách středověkého křesťanského kostela v roce 2006 na ploše 2000 m² za 6 milionů EUR⁽²⁵⁾.



Nemůžeme klášter najít, přestože několikrát projíždíme kolem. Nacházíme pouze nějaký nějaký starý neudržovaný skleník, nebo snad opuštěnou rezavou průmyslovou halu. Nakonec se jdeme podívat na ty opuštěné skleníky a hele, je to klášter. Zmátla nás větraná fasáda ze štípané norské břidlice, co vypadá jako rezavé kachličky. Všechno pravoúhlé, spousta skla, smrkových trámů. Řádové sestry zde žijí duchovním životem, medituji, pěstují kytičky, kochají se krásnou přírodou uvnitř i vně kláštera a vyrábí bylinkové mýdlo.

²⁵ <http://www.tautra.no/>

Uvnitř kláštera je velice pěkná dřevěná kaple s prosklenou zadní stěnou a výhledem na moře. Škoda, že nejde prolézt celá budova, zevnitř vypadá mnohem lépe jak zvenku, jsou vidět prosklené stěny meditační zahrádky, chodba, navazující pravoúhlé kamrlíky, může být fajn žít tady jako cisteriánka, celé dny koukat na měnící se scenérii fjordu a vyrábět mýdlo. Mydlí se sestry svým bylinkovým mýdlem, nebo kupují něco levnějšího v Lidlu ?



Vracíme se zpět na E6 a míříme na Trondheim, kde se chceme ukempit v prvním kempu před městem. Sjedeme tedy na Malvik a zkusíme Vikhammer camping, ale stačí letný pohled, aby bylo jasné, že tudy cesta nevede. Obrovský kemp, děsně snobský, se špatným přístupem k moři. Vracíme se tedy kousek po pobřeží a zabydlujeme se v Storsand Gård Camping. Menší, dobře vybavený, levný a hlavně - můžeme si postavit stan přímo na pláži, deset metrů od moře a kousíček od mola. Ok, stavíme stan deset metrů od moře a míříme do města.

Všechno musí být jednou poprvé. U Malviku se poprvé setkáváme s kouskem zpoplatněné Norské dálnice. Funguje tu systém Bropass - platíte pouze to, co použijete a to většinou zcela automaticky.

Autopass - aneb jak v Norsku zaplatit za dálnice a tunely

Norsko postupně zavádí nový systém výběru mýtného na nových silnicích, městských okruzích, v tunelech i některých trajektech. Od léta 2008 jsou na některých místech v provozu nové automatické mýtnice a každý rok přibývají další a další. Jejich průjezdem se zaznamená poznávací značka auta. Nové automatické stanice už dopředu varují cedulí "Do not stop" - prostě bránou jen projedete. Nutná je jen registrace vašeho vozidla a kreditní karty přes internet ⁽²⁶⁾ a zadání předpokládaného data příjezdu. Předregistrace je platná 3 měsíce. Platby pak probíhají automaticky. Za registraci vám bude stržena 1 NOK a tím také ověřena vaše karta. Ověření potvrdí také e-mail na adresu, kterou jste uvedli při registraci.

Po prvním projetí mýtnou branou bude z vaší kreditní karty pak stržena částka 300 NOK za osobní auto, 1000 NOK za auto nad 3,5 t. Z té se postupně čerpají platby za jednotlivé průjezdy. Automatickými mýtnými stanicemi projíždíte bez zastavení, nezdržujete se vyplňováním formulářů, nemusíte si půjčovat žádnou krabičku. Po vyčerpání sumy, kterou jste složili, bude automaticky stržena další částka ve stejné výši. Do 85 dnů po prvním zatížení vaší kreditní karty dostanete přehledné vyúčtování a případná částka, která vám ještě zbyla, bude vrácena zpět na vaše konto. Stav konta můžete sledovat na internetu ⁽²⁷⁾. V přehledné tabulce je vyznačeno kdy a kudy jste za jakou částku projeli a kolik NOK vám ještě zbývá.



Přihlásit se můžete i později – do 3 dnů po přejetí první mýtné brány. Vzhledem k tomu, že videa z mýtných bran se zpracovávají ručně, může první zatížení kreditní karty trvat i několik týdnů. O začátku a konci smluvní doby a ukončení vyúčtování budete opět informováni mailem. Celý systém je “zdarma”, neplatíte žádné manipulační poplatky, v některých případech dokonce dostanete “slevu” proti platbě v hotovosti. V celém Norsku už jsou poslední 2 mýtné stanice (Svinesundforbindelsen a Atlanterhavstunnelen = tunely) - kde se ještě platí v hotovosti u okýnka. Obslouží vás tam zaměstnanec.

Pokud nemáte internet, tak si při palcení mýta užijete docela dost legrace. Někde zaplatíte u “automatu” mincemi, či kartou - ha, vy nemáte kartu. Staromilec. Tak to vás zajímá cedulka “Kr-service”. Navede vás někam, kde zaplatíte. Každý úsek má svoji Kr-service. Někdy je to benzinka (obvykle), někdy trafika, nebo obchod. Někdy blízko, někdy i desítky kilometrů daleko. Vlastně blízko. Jsme v Norsku.

²⁶ <http://www.autopass.no/en/autopass>

²⁷ <https://turistportalen.csautopass.no/english>

Díky tabletu a Locusu krásně trefíme přímo ke katedrále. Mimo jiné i díky tomu, že ve městě nejsou žádné tunely, které by rušili GPSce příjem. Parkujeme o půl páté na ulici příhodně nazvané Bispegata (Biskupská ulice) a vydávám se platit, leč - je neděle a v neděli se nejen nedělá, ale také neplatí parkovné. Asi. Pro jistotu zastavuji inteligentně vypadající kolemjdoucí místní dámu v nejlepších letech a táži se, zda chápu značku správně a nemusím opravdu platit. Nerad bych opakoval Stockholm a jeho dvoutisícovou pokutu.

Paní ochotně studuje značku, studuje nápis na parkovacím automatu, studuje informace na displeji a potvrdí, že “asi” platit nemusím. A napadne ji geniální věc - zkusit v automatu zaplatit. Šoupnu tedy kartu do parkomatu, navolím si pět hodin stání a automat mi vyjede parkovací lístek na pět hodin za 0,- korun norských. Jak prosté.

Katedrála, zvaná norský “Nidaros Domkirke” je obklopená malým, nepřiliš zajímavým, parkem. Ani stavba samotná nevypadá přitažlivě, přestože je v ní 7 králů pohřbeno a 10 bylo korunováno. Přestože jde o největší gotický chrám ve Skandinávii. Přestože nechybí v programu žádného zájezdu na Norska. Ovšem cestou kolem katedrály se odhalují nové, zajímavější, krásnější pohledy a pak na nás vykoukne průčelí katedrály. Je naprosto fantastické. Pro mě největší církevní skvost, co jsem kdy viděl.

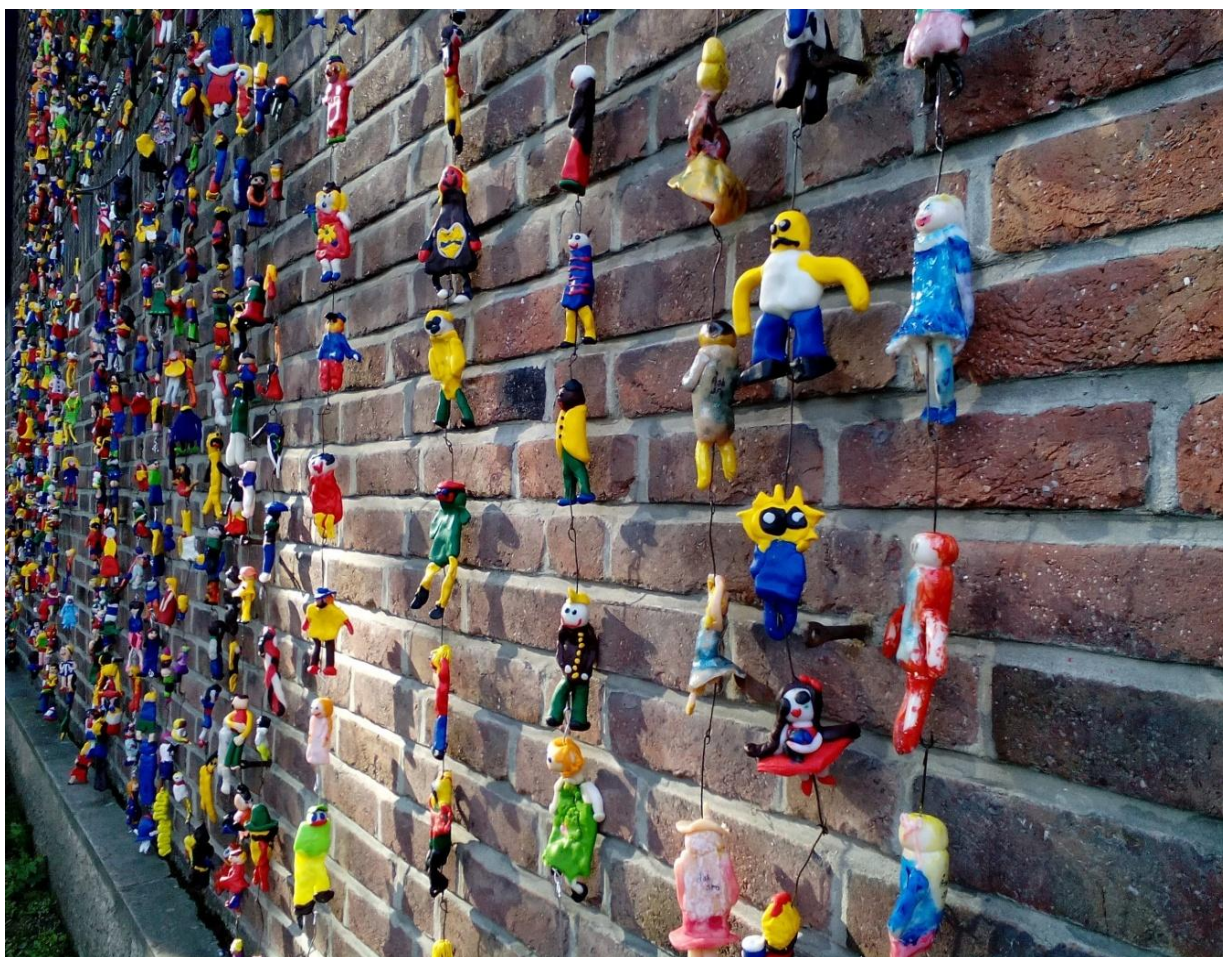


A možná nejkrásnější barák vůbec. Jako architektonický komplex jsou Hradčany, Kreml, nebo centrum pravoslavy Zagorsk zajímavější, ale jako samostatný barák je Trondheim jednička. Nádherná, mysteriózní, úžasná stavba, na kterou můžete hodinu čučet a pořád vidíte něco nového. Na čelní stěně jsou snad stovky postav a postaviček, démonů, svatých, andělů, králů, zvířat, zrudíček jako od Hieronyma Bosche - od několika centimetrů po sochy v životní velikosti. A v celou hodinu nám zazní z věží parádní zvonkohra.

Vlezeme do katedrály, která je přístupná zdarma. Hlavní loď je přes 100 metrů dlouhá a interiér je ponechán v původní historické podobě. Vtipné jsou záchody uprostřed katedrály v původní podzemní kobce - což je ve Skandinávii poměrně oblíbené řešení defekačního problému. Máme štěstí, k prohlídce nám zpívá církevní sbor, který pravděpodobně natáčí něco pro televizi a docela se snaží.

Po druhé vyslechnuté zvonkohře zamíříme do města, kolem Radnice na hlavní trondheimské náměstí - tržiště Torvet. Uprostřed stojí 20 metrů vysoký sloup, který slouží jako ručička obřích slunečních hodin. Na vrcholu ručičky je socha zakladatele města, norského krále Olafa I. Tryggvasona. Jde údajně o pravnuka prvního norského krále Haralda Krásnovlasého.

Vzhledem k tomu, že jeho dědečkem z matčiny strany byl norský král Erik Krvavá sekera, musel být Olaf I. vskutku výjimečným mužem, v němž se skloubila nesmírná krása z nesmírnou krutostí. Ta se projevila poněkud nekřesťanským mučením, kterým nutil Nory konvertovat ke křesťanství. Sochaři se moc nepovedl, vypadá jako obyčejný chlápek. Marta se raději nechá vyfotit u sochy tlustoučké nakupující vesničanky, která sice není historicky významná, ale alespoň je vtipná.



Zahneme na východ, po historicky vzato druhé hlavní třídě Kongens Gate ke kostelu “Vår Frue Kirke”, česky kostelu Panny Marie, vybudovanému na zbytcích staré mariánské svatyně. Kostel je docela zajímavý a naprosto atypický. V interiéru dřevo a kámen, veškeré prvky, od lustrů po varhany byly vyrobeny v Trondheimu.

Symbolem kostela jsou dvě hořící srdce. Údajně je nechal ze stříbra vyrobit místní kněz Laurits Lund v roce 1742, jako symbol lásky ke své manželce. Církev toto místo nabízí jako místo setkávání, modlitby, azyl pro vychutnání šálku čaje či kávy a úkryt pro potřebné. Kávu zde skutečně nabízeli, ale nikdo se zde neukrýval, ani nemodlil.

V podzemí kostela se údajně nachází komplikovaný systém chodeb a sklepů, kde bylo uloženo až 200 rakví. Poplatky za uložení bohatých nebožtíků představovaly pro církev důležitý zdroj příjmů. Chodby byly pravděpodobně později částečně poničeny okolní výstavbou, některé rakve byly odvezeny. Dnes nejsou katakomby veřejně přístupné. Škoda. Docela by mě procházka Trondheimským podzemím, mezi hromadami hnátů a lebek, lákala. I když kostnice v Kuksu, přestože stará jen 300 let, je jistě mnohem kostnatější, bohužel též nepřístupná - o pařížském podzemí nemluvě.

Pokračujeme kolem sochy rychlobruslaře k nábřeží řeky Nidelva, po které vede ulice Kjøpmannsgate a za ní se na nás smějí slavná trondheimská Skladiště, několikapatrové domy stojící na pilotech, z části nad řekou, aby mohli lodě snadno přistávat přímo u nakládacích vrat. To bylo dřívě. Trondheimští tyto domy restaurovali značnými finančními náklady a nyní slouží jako sídla firem, byty, ordinace, školící střediska či obchody.



Nejpěknější pohled na zbytky skladištní čtvrti je z dřevěného vyhlídkového mola u “Peppes Pizza”, nebo ze slavného starého padacího řetězového mostu Bybrua, po němž kdysi býval jediný přístup k městu. Dnes most nepadá, je vyasfaltovaný a řetězy symbolicky visí z dřevěné konstrukce brány. Upřímně - je docela škaredý, malý, nezajímavý.

Kolem sedmé se vracíme do kempu. Počasí je pěkné, stan suchý. Holky vaří výborné těstoviny. Kocháme se výhledy na Trondheimfjorden, cáráme kolem moře, studujeme letadla, hřmící těsně nad hlavou, na molu na lavičce se utápíme ve zlatorudém západu slunce, který trvá neskutečně dlouho. Úžasných kombinací červené, oranžové, žluté, fialové, švestkové a růžové, kterých nebeský impresionista štědře rozpatlává po nebi i po moři obrovské množství, si užíváme v docela početné společnosti členů Společnosti milovníků západů slunce. Po setmění, které nastává po desáté hodině, šupajdíme do sprch a do spacáčků.

Jo, také jsem zjistil, proč se Vikingové jmenují tak, jak se jmenují. Původně se Skandinávie v latinské literatuře nazývala “země škod”, nebo “země temnoty”, což svědčí o nepříliš jemné povaze obyvatel. Ti zakládali osady ve fjordech, zvaných “vik”. Proto Vikingové. Lidé z fjordů. Fjordáci.

Katedrála Trondheim (Nidarosdomen) a Trondheim

*se správně jmenuje Nidaroský dóm, neboť Trondheim se dříve jmenoval Nidaros. Je největší norskou středověkou stavbou.. Délkou 102 metrů a šířkou 50 metrů jde o největší gotický chrám ve Skandinávii - o chlup menší jak pražská Svatovítská katedrála (124*60 metrů). Nidarosdomen je starý přes 1000 let a po staletí sloužil jako korunovační dóm norských králů.*

Město samotné založil Olaf I. Tryggvasson v roce 997n.l. V roce, kdy muslimové zpustošili Santiago de Compostella, kdy zemřel svatý Vojtěch, kdy se stal Štěpán I. Uherským knížetem a v Čechách vládl Boleslav II.

Olaf měl docela drsný a pestrý život. Jeho otec Tryggve Olafsson byl zavražděn na příkaz svého vlastního bratra, Harald II. S matkou utíká na švédský královský dvůr, později do Kyjeva a nakonec končí v otroctví. Přesto se dokáže vypracovat na vojevůdce kyjevského knížete Vladimíra I. aby poté s obavou o svůj život (stal se příliš populární) utekl a žil životem nájezdníka. Ožení se s vendskou královnou Geidou a po její smrti se sestrou krále Dublinu Gydou. Získá ji v poctivém souboji.

V Norsku v té době roste nespokojenost s panovníkem Haakonem Sigurdssonem a Olaf svou šanci využije. Haakona zabíjí jeho sluha a přítel Tormod Kark a Olaf je prohlášen norským králem. Mimo založení Tronheimu a stavby prvního trondheimského kostela sv. Klimenta vešel do dějin tvrdým prosazováním křesťanství. Kdo se nevzdal svých starých pohanských bohů, byl zabit, zmrzačen, nebo skončil ve vyhnanství. Přestoupení ke křesťanství požadoval dokonce velmi nevybíravým způsobem po ovdovělé švédské královně Sigríd, když ji požádal o ruku. Sigríd odmítla, Olaf ji uhodil a to neměl dělat.

Královna se na truc provdala za ovdovělého dánského krále Svena Vidlího vouse a začala jej štvát proti Olafovi. Sokové v lásce se potkali v bitvě u Svoldu (Svolderu), samozřejmě bitvě vikingů, tedy námořní. Olaf bojoval do poslední lodi, z její paluby se nakonec vrhl do moře a v těžké zbroji usilovně plaval ke dnu. Tím se Norsko dostalo pod nadvládu Dánska - spravovali ji dánští místodržící Håkon Eiriksson a Svein Håkonsson, synové Haakona Sigurdssona. Kruh se uzavřel.



V roce 1015 nahradil místodržící Norský král-regent Olaf II. Zavedl křesťanství jako státní náboženství, čímž se znelíbil šlechtě i sedlákům. Když se po vynuceném útěku z Norska v roce 1030 vrátil, aby znovu získal korunu, postavila se mu v Stiklestadu selská armáda. Olaf II. padl a jeho tělo bylo bez poct zahrabáno do písku. Ovšem po pár letech (1035) se náhle stává z Olafa II. svatý, jeho tělo vyhrabou a uloží do chrámu sv. Klimenta, údajně ve zcela neporušeném stavu. Vedle kostela poté vyrazil pramen, jehož voda léčila všechny nemoci. Sv. Kliment přestává brzy stačit zástupům poutníků. Je potřeba postavit něco většího, velkolepějšího. Že by Nidarosdomen ?

První katedrál začal budovat kolem roku 1060 Olaf Kyrre a na její jediné velmi dlouhé lodi je patrný silný anglosaský vliv. Stavba však byla přerušena. Ve 12. století byla tato loď nově vybudována a k ní připojena ještě příčná loď v románském stylu. Druhý arcibiskup z Nidarosu Øystein Erlandson poznává v Římě architektonický styl cisterciánů a v tomto přechodném slohu mezi stylem románským a gotickým nechá vybudovat horní části příčné lodě a mariánskou kapli (dnešní sakristie).

Poté se arcibiskup pohádá s králem Sverrem, odchází do Anglie, kde pozná aglickou gotiku, smíří se s králem Sverrem, vrací se a pokračuje v budování chrámu v novém stylu. Staví kruchtu, a zejména vysoký chór ve formě osmistěnu s ochozem v křehké gotice, jaká se v této podobě nikde jinde na severu nevyskytuje. Po jeho smrti se stavba až do roku 1250 přeruší.

Ve 14. zasahuje katedrálu rozsáhlý požár, později přicházejí další požáry, které chrám velmi poškodí. V době reformace je hlavní loď v troskách. Tehdy se začalo s úpravami chóru a příčné lodě ve stylu protestantského farního kostela, ale Dánové, kteří pro změnu opět vládli Norsku, odváží celý chrámový poklad do Dánska a větší jeho část roztavili – to se stalo i se stříbrnou rakví svatého Olafa. Vnitřní vložená dřevěná rakev zůstala v Trondheimu a později byla uložena do zděného hrobu. Ale i tato skromná hrobka byla na příkaz dánského krále Fridricha II. naplněna zeminou, aby norský světec upadl docela v zapomnění.

Dnes se už vůbec neví, kde se zasypaná hrobka nachází – s největší pravděpodobností někde v blízkosti vysokého hlavního oltáře. Devět tesaných křížů připomíná Olafa a dalších osm králů, kteří jsou v katedrále pohřbeni.

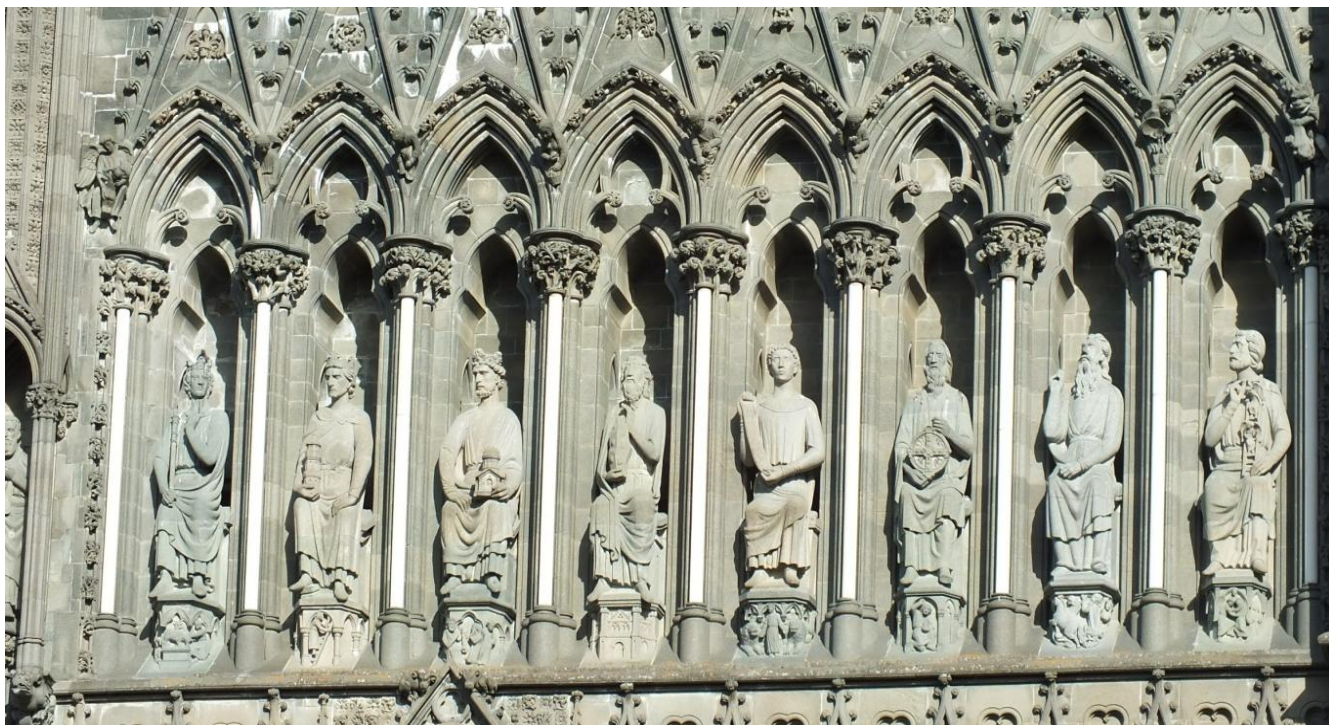
Novodobá obnova dómu započala roku 1869. Do roku 1906 byly znovu vybudovány boční lodě a hlavní loď v novogotickém slohu – hlavní chór zůstal v původním stavu. Z průčelí se zachovala jen

poškozená dolní část a pět soch. Proto bylo nutné celé průčelí kompletně rekonstruovat, přičemž základním vodítkem pro obnovu byla mědirytina ze 17. století.

Architekt Christian Christie, pod jehož vedením renovace probíhala, povolal roku 1897 do Trondheimu sochaře Gustava Vigelanda. Ten ale nebyl zakázkou právě nadšen. „Vydělávám velmi mnoho peněz, ale prodávám svou duši“, napsal tehdy jednomu ze svých přátel. Celý dóm mu připadal až příliš „protestantský“. Přesto však trvalo deset let, než se s touto zakázkou vypořádal ke své plné spokojenosti. Průčelí ještě nebylo úplně hotovo, když byl dóm roku 1930 na svátek svatého Olafa nově vysvěcen. Přesto mohly při této příležitosti poprvé zaznít varhany, které byly postaveny v Německu.

Teprve roku 1946 se začalo s definitivní dostavbou západního průčelí. Uměleckého vedení dostavby chrámu se ujal Stinius Fredriksen, který zakomponoval i sochy na průčelí chrámu. Celá veliká skupina skulptur se stala jakousi přehlídkou osobností křesťanské víry. Od Adama a Evy přes starozákonní proroky až po archanděly a světce, včetně Panny Marie s dítětem a zobrazení Krista při jeho nanebevzetí – všechny tyto důležité osobnosti z bible i svatí z legend našli své místo na průčelí chrámu. Sochy vytvořili různí umělci zcela novým způsobem, což se dá dobře rozeznat

Hlavním městem země byl Trondheim do počátku 13. století, kdy Hakon IV. přenesl své sídlo do Bergenu. Trondheim však zůstal náboženským centrem země a to nejen pro svých 5 klášterů a 9 kostelů. Hakon IV. (1204 - 1263) je docela zajímavý týpek. Narodil se Inge z Varteigu, po smrti svého údajného otce Haakona III., vůdce strany birkenbejnerů, který ovládal sever Norska. Král nebyl nikdy ani v nejmenším ženat, vždy měl však u sebe nějakou sličnou dívku. Uvedením Hakonova otce uvedla Inge svého syna do velkého nebezpečí, zejména proto, že se narodil na jihu. Norsko pustošili téměř 80 let občanské války a konkurenční strana, baglerové, ovládající jih země, rozhodně neměla zájem o legálního potomka bývalého krále.



Rozhodli se pro jeho likvidaci a proto se birkenbeinerovci pokusili dopravit Hakona IV. na sever do Trondheimu obtížnou, takřka neschůdnou, ale bezpečnou cestou přes hory. V horách je zastihla sněhová bouře a v cestě dokázali na lyžích pokračovat jen dva nejzdatnější bojovníci, Torstein Skevla a Skjervald Skrukka, předkové všech dnešních norských běžců. Dítě nesli v náručí. Výkon to musel být obdivuhodný, tím spíše ke konstrukci tehdejších lyží. Hlavní skluzná lyže měla kolem tří metrů, odrazná lyže na druhé noze jen kolem metru. Však je také dodnes připomíná nejvýznamnější lyžařský závod roku – Birkebeinerret.

Stávající král Inge II. uznal Hakona za právoplatného dědice a když roku 1217 zemřel, nastoupil Hakon IV. jako třináctiletý na trůn. Církev původně odmítala Haakona uznat pro jeho nelegitimní původ a přesvědčil až boží soud dotykem žhavého železa, kterému se roku 1218 podrobila Haakonova matka. Přesto byl Haakon IV. uznán papežem za norského krále až o téměř 30 let později, roku 1247.

Roku 1217 zemřel i poslední král Baglerů Filip Simonson. Skule Bårdsson, vrchní velitel Haakonových vojsk, dokázal sjednotit zemi pod Haakonovu vládu, po deseti letech potlačil i poslední ohniska odporu na východě země a roku 1227 se stal Haakon nesporným vládcem celého Norska. Přestože si Haakon z politických důvodů později vzal Skulovu dceru Markétu, prohlásil se v roce 1239 nenasytný Skule králem Nidarosu. Potlačení povstání a Skuleho smrtí končí období občanských válek a začíná zlatý věk středověkého Norska. Svrchovanost norského krále uznává Grónsko, později také Island. Haakon je jedním z nejdéle vládnoucích králů.

Zlatý věk však nedokázal zachovat význam Nidarosu. Obchod upadal hlavně vlivem Kodaně. Pravidelné požáry ničily město. S reformací roku 1536 skončila "náboženská turistika" a arcibiskup musel Nidaros opustit. Později je Nidaros přejmenován na Trondhjem.

S úpadkem hanzy a s uznáním Norska jako samostatného státu pod dánskou korunou se prosadil i nový rozkvět Trondheimu. Exportovaly se odtud tresky, sledi, dřevo a røroská měď. A poté, co roku 1681 opět zpustošil téměř celý Trondheim ničující požár, změnila se od základu i jeho podoba. Až doposud se nové domy stavěly vždy na základech těch původních a půdorys ulic zůstal zachován. Tentokrát byly ulice velkorysým způsobem rozšířeny, vyrostly tu kamenné domy a byl vypracován půdorysný plán města v podobě šachovnice, která je pro střed Trondheimu dodnes charakteristická. Architektem byl generál de Cicignon.

Založil čtvrt' Bakklundet, první mimo poloostrov chráněný řekou Nidelvou. Z tohoto období pocházejí také velké kupecké dvory, jako je například Stiftsgården a Hornemansgården, paláce rodin Møllmannových a Schøllerových. Roku 1800 měl Trondheim víc obyvatel než Oslo a Eidsvollská ústava ustanovila trondheimskou katedrálu korunovačním chrámem norských panovníků. Kolem roku 1880 zahájila provoz parolodní linky do Osla. Kolem roku 1914 má město téměř 60.000 obyvatel, v současné době je to 140.000. Až roku 1931 se objevily snahy vrátit městu původní historické jméno, leč většina obyvatel hlasovala proti. A tak došlo alespoň k pravopisné úpravě na Trondheim.



A pár zajímavostí. V samotném centru města můžete chytat na udici lososy. Trondheim zavedl stejně jako Oslo a Bergen systém poplatků - mýtné - za každý vjezd do města. Letní noci jsou v Trondheimu jasné téměř jako den a zimní dny jsou naopak temné. V prosinci vychází slunce kolem 10 hodiny ráno a pohybuje se jen velice nízko nad obzorem. Zapadá již ve 14 hodin 30 minut. Nejvyšší horou v oblasti je Storheia, 565 metrů nad mořem.

Trondheim má mírné klima západních pobřeží. Nejvyšší zaznamenaná teplota je 35 °C z 22. července 1901, nejnižší, -26,1 °C, byla zaznamenána v únoru 1899. V Trondheimu často napadne první sníh už v listopadu, sněhová pokrývka ale není stálá celou zimu. Průměrně je 14 dnů, kdy je sněhová pokrývka vyšší než 25 cm a 22 dnů, kdy klesne minimální teplota pod -10 °C. Od května se denní teploty už mohou pohybovat nad 20 °C, ale jen výjimečně. Během léta je průměrně 34 dnů, kdy se teplota dostane na více než 20 °C. Teplota nad 30 °C se dostane jen velmi výjimečně. V říjnu už se teplota nad 20 °C dostane jen výjimečně a je typickým podzimním měsícem. Průměrný roční úhrn srážek je 892 mm. Průměrné měsíční hodnoty srážek jsou po celý rok téměř stejné.

Pondělí 25.8.2014

Ráno vstáváme dost brzo, kolem sedmé. Po rychlé snídani balíme dost mokrý stan, v noci poprchalo. Zamáváme moři-řece a šups na hlavní. Kousek od kempu potkáváme silniční kontrolu přibližně na úrovni protiteroristického komanda. Už konečně vím, k čemu jsou malinké “odpočívadla” u hlavních cest. Vozovka se přehradí zábranami a auty, a veškerý provoz se odkloní na “odpočívadlo”. Na místě je radar, černí ozbrojenci se samopaly, všechny auta zvenčí prohlídnou, některé odkloní na podrobnější kontrolu.

Dnes pokračujeme po E6, což je o něco delší, kolem jsou vyšší hory a má to být stejně rychlé, jako po E39 s jedním trajektem. Nakonec se tato varianta ukazuje jako blbost. Trajekt Halsá - Kanestraum přes Halsafjorden, a cesta po E39 kolem Vinjefjorden, Aresvikfjorden, Kornesfjorden by byla jistě rychlejší, pestřejší a zajímavější. Chybami se člověk učí.

Zvolená cesta kopíruje řeku Gaula. Údolí sevřené horami je zřejmě úrodné a plné malých vesniček naprosto nezapamatovatelných jmen - Kvål, Ler, Vollan, Krajina kolem cesty je dnes výjimečně krásná. Díky proměnlivému počasí, které střídavě zalévá okolí sluncem, aby je o pár minut později zahalilo do hustých bílých mraků, připomíná pohled z okna promítání diáků na obřím plátně.



V městečku Støren opouštíme Gaulu a přejíždí přes vrchovinu údolím řeky Sokna. Rovina pastvin kolem cesty je úzká, co třídí outsider kamenem dohodí. A dohodí přímo na úbočí hor, které se zdvihají bez varování z trávy. Obrovské šedozelené zdi, neuvěřitelně strmé, s hřebeny skrytými za oponou mraků a lesa.

Na mnoha místech padají z tajemných výšin dlouhatanánské stuhý potoků. Ke každému by v Česku vedla turistická značka, na vyhlídku s hromadou smetí a infocentrem. V Rakousku bez smetí, zato se vstupným. Tady je vodopádů více jak smetí, infocenter a turistů dohromady. Nikoho vlastně nezajímají.

Postupně se propracováváme svěží zelení do údolí řeky Orkla, obdivujeme nádherné peřeje, rozlehlé písčiny, liduprázdno, čisto. Pár kilometrů oddech a opět stoupáme do hor. Širokým zalesněným údolím, sevřeným mohutnými horami, před kterými chrání cestu několik betonových střeš, dosahujeme města Oppdal.

Zde opouštíme železnici a evropskou silnici E6 a pokračujeme po 70-ce k řece Driva, se kterou se loučíme až u jejího ústí do Tingvollfjorden. Okolí je turistický ráj. Kopce relativně schůdné, některé lákají k válení se v trávě a koukání do okolí. Místa zeleno, místa kamenito, místa les. Pusté, nedotčené, nádherné.

Po strmém pravém břehu fjordu se úzkou silnicí prolomenou několika tunely dostáváme do města Ålvund na břeh sousedního Halsafjorden. Pokračujeme stále dál po 70-ce, kopírující břeh, kocháme se nádhernými výhledy na fjord a několika typickými starými norskými tunely.

Tunely jsou tu všude stejné. Pojmenujeme si je “trolí tunely”. Je to prostě díra vylámaná ve skále a na dně vyasfaltovaná. Nejsou tu hasicí přístroje, informační panely, nouzové telefony, protipožární úkryty, klimatizace a někdy ani světla. Stěny zůstaly neupravené, jen v místech kde prosakuje voda jsou občas nad cestou plechové stříšky a v nestabilních místech je tunel vyztužený betonem. Prostě paráda. Jen dnešní den projíždíme zhruba 10-ti tunely o celkové délce přes 20 kilometrů.



Se vši té krásy kolem dostáváme hlad. Zastavuju na miniparkovišti na břehu fjordu. Je prázdné, silniční kontrola se dnes nekoná. Přelezeme přes svodidla a zahajujeme oběd v trávě, přestože Manet by raději snídani a jistě by ocenil krásný výhled na fjord na západě a vysoké hory v pozadí. Přibližně stejné je to na severu i východě. Po hlavní cestě za našimi zády sviští auta frekvencí jedno za hodinu. Po klidné hladině projíždí rybář na člunu frekvencí jeden rybář za celou dobu a mává na nás. Máváme na rybáře. Sluníčko svítí. Chci tady zůstat do konce života a poté se rozptýlit v prach a popel a splynout s přírodou, s rybářem i s Manetem, přestože byl francouz a pařížan, přesto, že si jej stále pletu s Monetem, který byl také francouz a pařížan, přesto, že ani jeden z nich nemá s Norskem nic společného, až na impresionismus. A Norsko impresionistické je. Velmi, velmi impresionistické.

Po pár kilometrech opět šups vnitrozemím kolem pár jezer do města Tingvoll, zpět na břeh Tingvollfjorden. Před jedním s tunelů stojí výstražná cedule “STÖPP - Vent på ledebil” - netušíme, že sděluje prozaickou informaci “Stop - počkejte na doprovodné vozidlo”. Ovšem “Stop” je celkem jasné. Poslušně se zařazujeme jako druzí do fronty dvou vozidel a čekáme, značně rozveselení cedulkou.

Po chvíli přichází klučina, který viditelně řídí neexistující dopravní chaos a vysvětluje anglicky, že musíme počkat na auto. Předpokládáme, že čekáme na protijedoucí auta, odkýváme souhlas a pán odchází - poněkud zmaten naší veselostí. Za chvíli opravdu přijíždí auto, zepředu označené jako “Ledebill”, otáčí se a pochlubí se zezadu cedulí “Ledebil - følg meg”. Někteří členové naší posádky definitivně upadají do komatu. Následujeme debila. Ten nás provede dvěma trolími tunely a předává nás slunci a moři.



Během další hodiny se dostáváme na konec pevniny a přejíždíme nejprve z pevninského Romsdalu přes 412 metrů dlouhý mostek Straumsundbrua na ostrov Aspøya. Most nahradil v roce 1991 dosavadní přepravu trajektem. Je docela pěkný, betonový, z hlavním obloukem o délce 146 metrů. Na místní poměry opravdu bezvýznamný mostek.

Po chvíli se dostáváme k mostu Bergsøysundbrua a přejíždíme na ostrov Bergsøya. Jde o docela unikátní most, přesto že z vozovky vypadá jako normální, nepříliš pěkný, most z modře natřené železné trubkové příhradové konstrukce. Ale je to most pontonový.

Bergsøysund Bridge (Norsky Bergsøysundbrua)

je pontonový most překlenující Bergsøysundet mezi otrovy Aspøya (městem Tingvoll) a Bergsøya (a městem Gjemnes) v hrabství "Møre og Romsdal". Most je 931 metrů dlouhý, celkem 13 polí, nejdelší rozpětí je 106 metrů a maximální výška nad mořem 6 metrů. Byl otevřen v roce 1992. Je součástí "Krifast system" (Kristiansund Mainland Connection), silničního spojení města Kristiansund s pevninou. Výstavba stála 277.4 milionů NOK.

Pontonová (plováková) konstrukce mostů má dlouhou historii ve vojenském i civilním stavitelství na všech kontinentech mimo Antarktidu :-). Již perský velkokrál Xerxés použil z lodí a dřevěných trámů sestavený pontonový most při přepravě své půlmilionové armády přes 1200 metrů široký Helespont (úžina Dardanely). Přesto dostal od Řeků nakládačku.



Konstruktéři mostu Bergsøysund se poučili, a aby riziko nakládačky od Norů omezili na minimum, využili americké technologie pro výstavbu plovoucích mostů a norské technologie příbřežních staveb. Navštívili Washingtonské plovoucí mosty "Homer M. Hadley Memorial Bridge", třetí nejdelší plovoucí most na světě "Hood Canal Bridge" ⁽²⁸⁾ a rozhodli se pro most založený na oddělených betonových molech založených na plovácích, jehož vyvýšená konstrukce snižuje nebezpečnost dopravy za bouří, snižuje korozi mostovky a umožňuje volný průchod vody pod mostem, čímž zachovává původní přírodní podmínky pro stávající druhy živočichů.

Druhý norský pontonový most je Nordhordland Bridge (Norsky "Nordhordlandsbrua") ⁽²⁹⁾. Jde o kombinovaný most. Část je řešená jako visutý most, část jako ocelový trámový most na deseti montonech. Překlenuje Salhusfjorden mezi Klauvaneset a Flatøy in Hordalandu. Je 1,614 meters dlouhý, přičemž plovoucí část tvoří 1246 metrů.

Pro fanoušky norského silničního stavitelství uvedu ještě odkaz na seznam norských mostů (http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_bridges_in_Norway) a norských tunelů (<http://www.lotsberg.net/data/norway/list.html>). A možná by někoho zajímaly i podmořské tunely celého světa (<http://www.lotsberg.net/data/subsea.html>), z nichž spousta se nachází samozřejmě v Norsku :-)

Bergsøya je docela malý ostrůvek, přibližně 4 km dlouhý a 2,5 km široký. Přejíždíme jej za chvíličku a zastavujeme před nájezdem na Gjemnessundbrua, na autobusové zastávce, která je současně parkovištěm, odpočívadlem, parčíkem, docela velkou vytápěnou čekárnou se sociálkami, se sochou Ansgar Løvolda ⁽³⁰⁾. Podle podoby tipuju na lékaře, nebo básníka. Špatně. Jde o řezníka, zápasníka a filantropa, narozeného v Kristiansundu. Stal se mistrem Norska v řecko-římském zápase v roce 1912, vlastnil několik řeznictví, založil zápasnické kluby v Kristiansundu, Trondheimu a Molde a zejména (proto zde stojí jeho busta) zasvětil svůj život vybudování pevného dopravního spojení Kristiansundu s pevninou, dnes známého jako Krifast ⁽³¹⁾ - The Kristiansund Mainland Connection (Norsky: Kristiansund fastlandsforbindelse). Spojení bylo v plné délce otevřeno až v roce 1992, 31 let po Løvoldově smrti.

S pěšinky o kousek dál je pěký výhled na Gjemnessundbrua.

The Gjemnessund Bridge (Norwegian: Gjemnessundbrua)

je zavěšený most, překlenující úžinu Gjemnessundet mezi pevninou a ostrovem Bergsøya v okrese Gjemnes, hrabství "Møre og Romsda". Otevřen byl v roce 1992. Má 21 polí s maximální průjezdnou výškou 43 metrů a délkou zavěšeného pole 623 metrů. je součástí již zmiňovaného Krifastu. Při délce 1,257 metrů šlo nejdelší norský zavěšený most.

Spousta mostů časem degraduje a vyžaduje opravu, protože slaná voda ničí beton i železo uvnitř. Gjemnessund bridge měl problém s mořskými ptáky, jejichž trus obsahuje sůl a amoniak, které rozežirají beton. most byl preventivně očištěn a kritické části betonové konstrukce byly potaženy pružnou membránou, která je chrání před trusem a jinými škodlivinami.

²⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Hood_Canal_Bridge

²⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Nordhordland_Bridge

³⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Ansgar_L%C3%B8vold

³¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Kristiansund_Mainland_Connection



Napsal jsem, že "Gjemnessund Brige" ⁽³²⁾ byl nejdelší ! V roce 2013 byl otevřen "Hardanger Bridge" ⁽³³⁾ přes "Hardangerfjorden" v okrese Hordaland, zbudovaný nákladem 2,3 miliardy NOK, který předstihl Gjemnessund Bridge o prsa - přesněji o 53 metrů. Ovšem v délce zavěšeného pole je vítězem jednoznačným - 1310 metrů volné šířky, průchozí výška pro lodě 55 metrů a pilíře přesně 200 metrů nad hladinou moře jsou parametry úctyhodné. Jde o jeden z nejdelších zavěšených mostů světa.

*A aby toho nebylo málo - jde o nejdelší zavěšený tunel-most-tunel na světě :-) na jihu totiž ústí most přímo do 1,2 km dlouhého tunelu se zajímavým jménem "Bu" (prochází pod stejnojmennou vesnicí), na severním konci sjíždí auta do 7,5 km dlouhého tunelu "Vallavik", v němž narazí po 500-
tech metrech na "tunelový" kruhový objezd.*

Gjemnessund Brige je pěkný. Ano, je. Odvážný 600 metrů dlouhý klenutý oblouk mostovky se zajímavě řešenými nosnými lanovými svazky je opravdu pěkný. Ovšem "Hardanger Bridge" je nádherný. Téměř rovná mostovka protínající nebe mezi dvěma kopci, do kterých se noří jako nůž do másla, je víc než nádherná. Architekt byl génius a most může sloužit za příklad citlivého vsazení dopravní stavby do okolní přírody, které dá nový rozměr, novou krásu.

³² https://en.wikipedia.org/wiki/Gjemnessund_Bridge

³³ https://en.wikipedia.org/wiki/Hardanger_Bridge

My, k mému zklamání, nejedeme na most na E39, ale pokračujeme dále po silnici 70, která po pár set metrech padá do devatenáctého nejdelšího podvodního silničního tunelu na světě - Freifjord Tunnelen. Tunel je docela zajímavý - tmavá, 9 metrů úzká díra dlouhá 5086 metrů, dlouho dolů, dolů, o 130 metrů níž a pak zase dlouho nahoru. Sklon 9%. Ještě že pod zemí cesta nenamrzá. Klaustrofobici musí asi trajektem, nebo letadlem. O charakteru silnic v Norsku svědčí i to, že v první třicítce nejdelších podvodních tunelů světa je 18 norských a všechny jsou podmořské. Pro jistotu mi spolujezdec Luki chystá peněženku, ale v Freifjord tunelu se mýtné neplatí.

S placením mýtného v Norsku je to vůbec docela zajímavé. Jde vlastně o systém splátek - platí se tak dlouho, dokud se neumoří finanční prostředky do mostu vložené. Pak se placení zastaví. Proto jsou starší mosty a tunely zdarma.

Tunel ústí na ostrůvku Flatsetoya a my míříme přes ostrov Frei na Kristiansund. Město na několika ostrovech má být velmi krásné, zajímavé, turistický ráj. Z cesty vypadá "normálně", natlačené kolem moře a hlavní cesty. Spousta lidí, budov, vody, lodí, aut, dokonce chvíli stojíme v koloně. Pokoušíme se někde dostat k otevřenému oceánu, ale nedaří se nám vymotat po síce kvalitních, ale úzounkých silničkách ze spousty domů, vilek, kamení a ovcí.



Nejprve se domotáme na staveniště, něčeho jako řadové zástavby, či mikrosídliště. Po chvíli se vymotáme a zamíříme k Atlantiku, abychom se po chvíli ztratili mezi spoustou domků, ostrůvků, zálivů a cestiček, širokých s bídou na jedno auto. Mnohé z pestrobarevných domečků jsou nalepené těsně na moře, stojí na kůlech a vysutých plošinách.

Kristiansund

Ve městě žije kolem 18.000 obyvatel. Rozkládá se na čtyřech velkých (Frei, Nordlandet, Kirkelandet, Innlandet) a spoustě malých ostrovů. Někteří historici předpokládají, že v okolí města žili na sklonku doby ledové, kolem roku 8000 př.n.l. první obyvatelé Norska. Místní archipelag má poměrně mírné a krátké zimy a teplé léto. Ve vikingské éře bylo v okolí města svedeno mnoho bitev. V 17. a 18. století byl zbudován přístav a město se stalo důležitým obchodním centrem pro místní rybáře a dřevaře.

Kristiansund je plný zeleně, parků a zahrad, romantických zákoutí, zátok a ostrůvků. Turisté vyhledávají Museum rybolovu, starou část města Innlandet, která je zajímavá svou unikátní architekturou, Festiviteten - nejstarší operní budovu v Norsku z roku 1914, hudební festival Tahitifestivalen, nebo světoznámý festival fotografie Nordic Lights.

. Zajímavostí je Sundbåtene, který zahájil provoz malých přívozů (Sundbåt) mezi čtyřmi městskými ostrovy v roce 1876 - jde o nejstarší motorizovaný pravidelný systém veřejné dopravy v nepřetržitém provozu na světě.

Z pevniny na ostrov vede norská národní silnice 70, napojující se na evropskou silnici E39. Připojená je systémem mostů a tunelu, zvaným Krifast.

Ze západu je město připojeno k ostrovu Averøy a silnici 64 podmořským tunelem "Atlantic ocean tunnel". Za tunelem následuje slavná "Atlanticvagen" (norsky : Atlanterhavsveien). Cesta prochází přes spoustu malých ostrůvků a poskytuje nádherné výhledy na moře, fjordy a hory.

Posledním přístupem na do Kristiansundu je cesta 680, která překonává moře trajektem a spojuje ostrov s pevninou a krajem Aure.

Kristiansund je "hlavním městem" bacalaa - sušené a solené tresky, která se tradičně vyvážejí zejména do Španělska, Portugalska a Jižní Ameriky, kde tvoří tradiční menu v době čtyřicetidenního předvelikonočního půstu.

The Atlantic Ocean Tunnel (Norwegian: Atlanterhavstunnelen)

(Norsky: Atlanterhavstunnelen) je součástí norské krajské cesty 64, spojuje okresy "Kristiansund" (ústí na ostrově Kirkelandet - "ostrově kostelů") a okres "Averøy" (ostrov Averøya) v hrabství "Møre og Romsdal". Tunel dlouhý 5.727 m prochází pod Bremsnesfjorden, dosahuje hloubky 250 metrů pod mořskou hladinou a patří k nejhlubším podmořským tunelům světa. Výstavba započala v roce 2006, otevřen byl 19. 12. 2009. Devět měsíců trvajících zpoždění stavby a zvýšení předpokládaných nákladů způsobily problémy s průniky vody.

Jméno tunelu je dáno skutečností, že spojuje dva ostrovy ležící na otevřeném moři a současně je prodloužením populární turistické "Atlantic Ocean road".

Zaplatit ⁽³⁴⁾ můžete v tunelu kartou, hotově (pouze NOK), nebo systémem AutoPass. Zaplatíte za každou osobu (dítě 18 NOK, dospělý 37 NOK) a za dopravní prostředek (auto do 6-ti metrů 93 NOK). Pokud máte obytné vozítko nad 6 metrů, přijde vás projížďka na 430 NOK. Docela balík.

³⁴) více o tunelu na <http://www.atlanterhavstunnelen.no/>



The Kristiansund Mainland Connection

(Norsky: Kristiansund fastlandsforbindelse, nebo zkráceně Krifast) je silniční systém skládající se z evropské silnice E39 a norské národní silnice 70, která spojuje kraj Kristiansund se sousedními ostrovy Frei, Bergsøya, Aspøya a s norskou pevninou. Byl otevřen roku 1992 a sestává se z 25-ti kilometrů cest a 6-ti kilometrů cyklostezek. Hlavními konstrukcemi je podmořský Freifjord Tunnel, a sedm mostů.

Nejznámější je visutý Gjemnessund Bridge z ostrova Bergsøya na pevninu do kraje Gjemnes. Má 108 metrů vysoké pilíře a rozpětí mezi nimi 623 metrů. Druhou zajímavostí je 933 metrů dlouhý pontonový most Bergsøysund Bridge, spojující ostrovy Bergsøya and Aspøya - jediný most svého druhu v Evropě. Pevně (ke skále) jsou upevněny pouze oba konce. Střed mostu nese 7 pontonů, plovoucích na hladině 320 metrů hlubokého fjordu.

5.086 metrů dlouhý podmořský tunel "Freifjord Tunnel" prochází pod Freifjorden a spojuje ostrov Frei (obec Kristiansund) a ostrov Bergsøya. Dosahuje ve svém nejhlubším bodě 134 metrů pod mořskou hladinu, je 9 metrů široký s maximálním stoupáním 9%. Vzhledem k poměrně strmému stoupání má tunel tři pruhy, ale ve střední, mírnější části, jen dva. Otevřen byl v roce 1992

Výstavba Krifastu započala v říjnu 1988. Vláda financovala 39%, zbytek byl hrazen s poplatků za průjezd. Projekt zaměstnával přes 400 osob a stál 2 miliony norských korun denně. O 4 roky a 1,1 miliardy NOK později, v srpnu 1992, byl otevřen pro veřejnost.

Nakonec se vracíme na hlavní a míříme do brány Atlantic Ocean Tunelu, patnáctého nejdelšího podvodního tunelu na světě a jednoho z nejhlubších. Nejprve stavíme u mýtnice, kde nás docela sympatický starší pán zkasíruje o pár set norských korunek a za chvíli autíčko sjíždí tunelem téměř tři kilometry strmě dolů, dosahuje hloubky 245 metrů pod hladinou moře, a stoupá zpět do sluncem a měsícem ozářeného světa. Po 5727 metrech se ocitáme opět na volném vzduchu a pokračujeme po silnici 64, přes ostrov Averøya a město Averøy na slavnou Atlantic vagen.

Cesta, jejíž fotka nesmí chybět v žádném průvodci a v nabídce žádné cestovní kanceláře, poskakuje osmi mosty (o celkové délce 891 metrů) z ostrova na ostrov a až jich napočítá 14, oddechne si na pevnině v městečku Vevang. Je vážně moc pěkná. Spousta vyhlídek, roztodivných mostků, zatáček, odpočívadel, hrází, náspů. Chtělo by to alespoň půl dne na Kristiansund a půl dne na Atlantic vaggen.

Britským časopisem "The Guardian" byla Atlantická cesta (Atlanterhavsveien) zvolena jako nejlepší místo na světě, kam byste měli vyrazit autem. I samotní Norové si této jedinečné dopravní stavby váží. Atlanterhavsveien si v roce 2005 zvolili za stavbu století.

První hodiny si dělníci odpracovali 1. srpna 1983 a silnice byla otevřena 7. července 1989. Do té doby tu bylo jen několik ostrovů a výhled na oceán. Až do roku 1999 se na Atlanterhavsveien vybíralo mýtné, ale dnes už projedete zcela zdarma.



Záliv Hustadvika nabízí díky proměnlivému a drsnému oceánskému podnebí často dramatickou podívanou, kterou vytváří vodní masy při nárazech na mostní pilíře a břehy ostrůvků. V takových podmínkách zde bývá trochu nebezpečno, na což upozorňují i dopravní značky. Milovníkům adrenalinu doporučuji vyjet na Atlantic vagen na podzim, kdy je moře bouřlivější díky častým silným

větrům. Ostatně už při výstavbě čelili stavbaři 12 silným orkánům. Naopak při klidných klimatických podmínkách je možné v zálivu vidět velryby nebo tuleně.

Zajímavostí je, že cesta byla původně plánovaná už na začátku 19. století, a to jako železniční spojení. Ve 30. letech ale byl projekt odložen a v 70. letech se začalo s přípravou silniční varianty.

Zastavujeme se na ostrově Geitøya na vyhlídce, koukáme se na tu krásu kolem, na moře, lodě, vřes, ostrůvky, navštívíme souvenirshop a u sympatické paní, co za pokladnou plete vlněné rukavice, kupujeme nálepku “Norsko” s trolej.

Přejíždíme o kousek dál, na druhou větší vyhlídku na ostrově Lyngholmen. Obejdeme si ostrůvek po nové vyhlídkové stezce, zářící sklem a nerezem, a užijeme si konečně i trochu tepla a sluníčka. Na konci stezky září bělostný památník obětem moře a na druhé straně nás překvapí světoznámý pohled - cesta letící zatačkou vzhůru, po které se auta vyšvihnou a mizí zdánlivě v moři. Naštěstí pro nás jen zdánlivě - vydáváme se stejným směrem.

Cesta brzy končí. Jsme na pevnině. Stáčíme se po silnici 64 na jih, po břehu Kvernesfjorden, kolem jezera Nasvatnet se stáčíme do vnitrozemí. Krajina má zvláštní kouzlo. Rozlehlé roviny vroubí zalesněné kopce, ztrácející se v hustých bíločerných mracích. Počasí se mění každou minutou. Slunce, déšť, mlha, černo, slunce, ... Projíždíme několik vesniček. Bílé dřevěné domky jsou menší, oprýskanější, s jednoduchými okny. Nechápu, jak mohou přežít zimu.

V půlce ostrova nás GPSka vede do vesnice a přes dvůr malého statku na cestu, která připomíná spíše stezku od kadibudky ke stanu, než silnici 64. Po chvíli kodrcání po pastvinách, mezi ploty a hnojem vyjíždíme opět na asfalt a hele - GPSka se trefila. Jsme na 64-ce. Po chvíli se noříme do Tussentunnelen, vyjíždíme na břehu Fannefjorden a před městem Molde opět projíždíme pod mořem Fannefjord tunelem.



The Fannefjord Tunnel (Norsky: Fannefjordtunnelen)

je 2743 metrů dlouhý. Což nevypadá příliš zajímavě. Ve stopách jde o mnohem pěknější číslo - 8.999. Kdyby tunel navrhoval Cimrman, jistě by stopu přidal, aby dostal 9.000 stop, nebo raději celou tisícovku. 9.999 jednotek dlouhý tunel je jako turistická atrakce dokonalý.

Podmořský tunel v okrese Molde v hrabství Møre og Romsdal je částí cesty 64 a převádí ji pod Fannefjorden. Spojuje ostrov Bolsøya s městem Årø na pevnině, kde protíná Evropskou komunikaci E39. Tunel dosahuje hloubky 101 metrů. Tentokrát to nevychází pěkně ani ve stopách - 331. Nešlo kopnout o dvě stopy hloub ? Maximální stoupání / klesání je 10%.

Tunel je součástí Skåla Fixed Link, který také zahrnuje novou cestu na ostrově Bolsøya a Bolsøy Bridge z ostrova Bolsøya na poloostrov Skåla Peninsula. Tunel byl otevřen 24 května 1991. Částečně byl financován z mýta, jehož výběr byl ukončen 15 června 2005. Tunel nahradil trajekty Molde–Bolsøy a Lønset–Grønne.

Možná zajímavější než tunel je samotný ostrov Bolsøya. Či spíše ostrůvek. Pouhých 5,2 km². Ovšem unikátní je zejména svým poloostrovem ve tvaru vztyčeného prstu mířícího k jihozápadu na archipelag Molde. Poloostrov má v nejširším místě pouze 400 m, při délce 6 kilometrů.

Zajímavá je také evropská silnice E39. Je dlouhá 1330 km, začíná v Dánsku, projede s ní celé Norsko od jihu na sever a najdete na ní 9 trajektů - jde o silnici s největším počtem trajektů v Evropě. Celkem prožijete na trajektech za pěkného počasí 6 hodin a 12 minut času. Norská vláda plánuje nahradit všechny trajekty tunely a mosty. Mimo to projedete v současnosti (2015) přes 8 mostů o celkové délce přes 6 km a 12 tunelů o celkové délce přes 54 km.

Bolsøy Bridge (Norsky Bolsøybrua)

je betonový trémový most v okrese Molde, hrabství Møre og Romsda, dlouhý 555 metrů, tvořený 11-ti poli, dlouhými 55 metrů s maximální volnou výškou 16 metrů. Překonává Bolsøysund mezi pevninou a ostrovem Bolsøya. Bolsøybrua byl otevřen v roce 1991 jako část okresní silnice 64 a současně s Fannefjord Tunnel tvoří beztrajektové spojení mezi městem Molde, ostrovem Bolsøya a vesnicí Nesjestranda na pevnině.

Celý dopravní komplex tak slouží 440-ti obyvatel Nesjestrandy, kde je živí výroba nábytku značky Nesje v místní továrně Nesjestranda Møbelfabrikk.

Tentokrát jde jen o neplacený, krátký (2743 metrů) tunýlek, až 45-tý na světě, podjíždějící dno fjordu v maximální hloubce 101 metrů pod mořskou hladinou a ústící na ostrůvek Bolsøya, odtud přeskočíme pro změnu 555 metrů dlouhým mostem Bolsøybrua na pevninu a za chvíli sjíždíme opět k moři, k našemu prvnímu trajektu za městečkem Nesjestranda.



Čekáme jako třetí v pětičlenné frontě. Využijeme WC u přívozní budky, které je postavené na sloupcích přímo nad mořem. Doufám, že do moře neústí. Čekání nebude dlouhé - podle vyvěšeného jízdního řádu jezdí, tedy vlastně pluje, spoj každých 25 minut. Pro jistotu navážu rozhovor s pánem v autě před námi a vyzvídám, zda se kupuje lístek až na lodi, nebo na břehu. také mě zajímá, jestli berou karty. Pán vypadá zkušeně. Lístky se kupují na lodi, karty berou. Super.

Trajekt přijíždí na čas. Je docela v pohodě, menší, mírně narezlý prám s vysokým můstkem, čouhajícím nad mohutné ocelové boky. Lod' by jistě zvládla i vysoké vlnobití. Kapitán zkušeně přiráží k molu jen s minimálním ťuknutím a spouští příď. Kapánek rozechvěle najíždíme na palubu.

Pan průvodčí obchází auta s přenosným pultíkem zavěšeným u pasu a kasíruje. Bere kartu i hotovost. Platím tedy kartou a jedeme přes Langfjorden. Jako jediní koukáme z můstku na moře a sledujeme liják, který zahaluje konec fjordu dvacet kilometrů východně. Ostatní pravidelní cestující sedí v autech a netrpělivě sledují hodinky. Já bych nejraději zastavil čas, nebo nechal lodičku jezdit kolem fjordu dokolečka celý příští týden. Nechybí tu nic. Automat na kafe, kajuty s postelemi, bufet, záchody a hlavně - parádní vyhlídka.



Bohužel po 15-ti minutách nás loďička vyklopí zádí na břeh. Chvilí se motáme kolem moře, zase pevnina, objedeme Romsdalfjorden, krásné vyhlídky na moře, pozvolna barvené usínajícím sluncem, bahnitě pláně v rybářské vesničce Isfjorden odhalené odlivem, projíždíme městečko Åndalsnes a kolem sedmé hodiny přijíždíme do Åndalsnes camping⁽³⁵⁾, na břehu řeky Rauma. Zasahuje ji odliv a připomíná spíše obrovskou hlinitokamenitou poušť.

Mraky, které po celý den kroužili po okolních kopcích a nad mořem, nás konečně našly, pokryly hory temnými šátky a spustili déšť. Na recepci platíme celtpplatz, žetony do sprch, necháme si poradit místo a stavíme stan u posezení na břehu bahnořeky. Rychle chystáme spaní a v příjemné kuchyňce vaří holky gulášovou polívku. Je tu fajn, prší už jen malinko a najdeme sprchu která funguje i bez žetonů. V každém kempu nějaká je. Nebo alespoň jedna, která na žeton sprchuje neomezeně dlouho. Ale asi je využívají jen češi. Jediné co kempu chybí je společenská místnost. Sedět by se dalo v recepci, ale to je poněkud “blbé”.

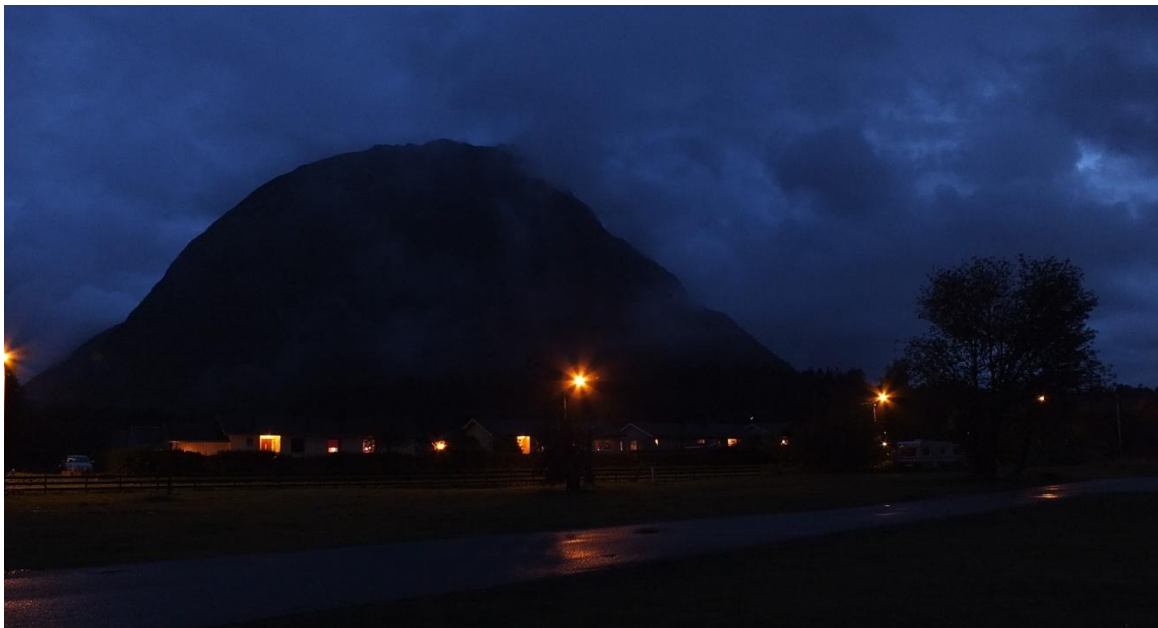
Kolem deváté déšť ustává úplně. Procházím se temným korytem řeky, koukám na zářící město, bílé mraky v údolích a temné štíty všude kolem. Počasí zůstává “norské”. Chvilí září hvězdy a k temně modrému nebi stoupají do nedohledna černé obrysy skal. Po pár minutách se vrcholy halí do tlustých bílých peřin, putujících jen pár metrů nad zemí. V chatce na pobřeží někdo griluje ryby. Na tu libou vůni by měl mít zbrojní pas. Jdeme brzy do postele.

³⁵ <http://www.andalsnes-camping.com/>

Administrativní členění Norska

Je na místě zmínit, že Norsko se administrativně člení na devatenáct administrativních oblastí, zvaných kraje (anglicky "county", norský v jednotném čísle "fylke". Množné číslo je v nynorsk "fylke", v Bokmål "fylker"), které se od roku 1662 do roku 1918 označovaly jako "amter" a plnily trochu rozdílnou funkci. "Amter" je jednotka menší než okres, ale větší, než obec. Dal by se definovat jako konfederace obcí.

Kraje se označují čísly od jedničky do dvacítky. A proč do dvacítky, když je jich devatenáct? Protože nešťastná 13-ka chybí. Každý kraj má dvě hlavní řídicí struktury - krajskou radu (Norský: Fylkesting), která je volená přímo obyvateli. Druhým orgánem je krajský guvernér (norský: Fylkesmannen) jmenovaný norskou vládou.

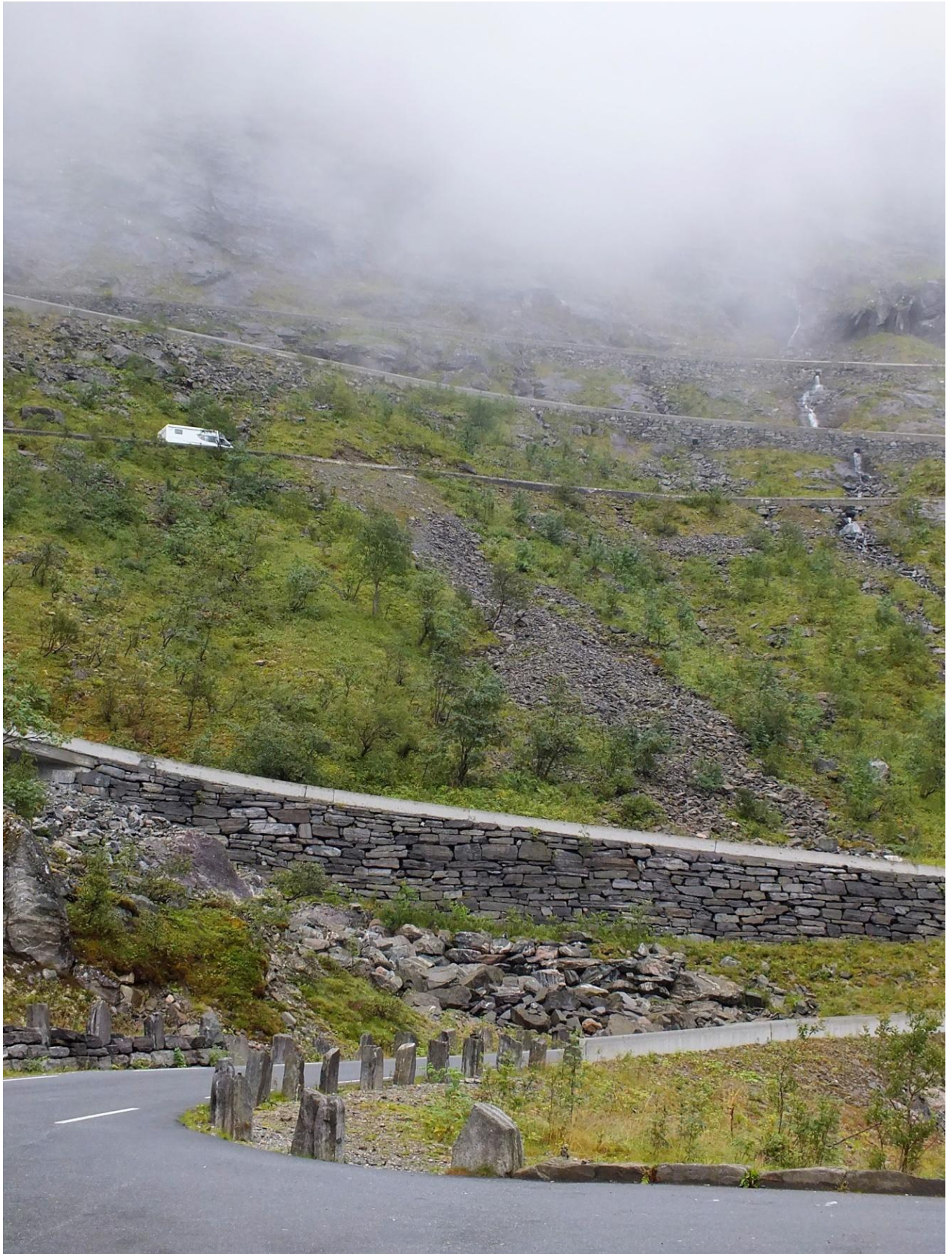


Úterý 26.8.2014

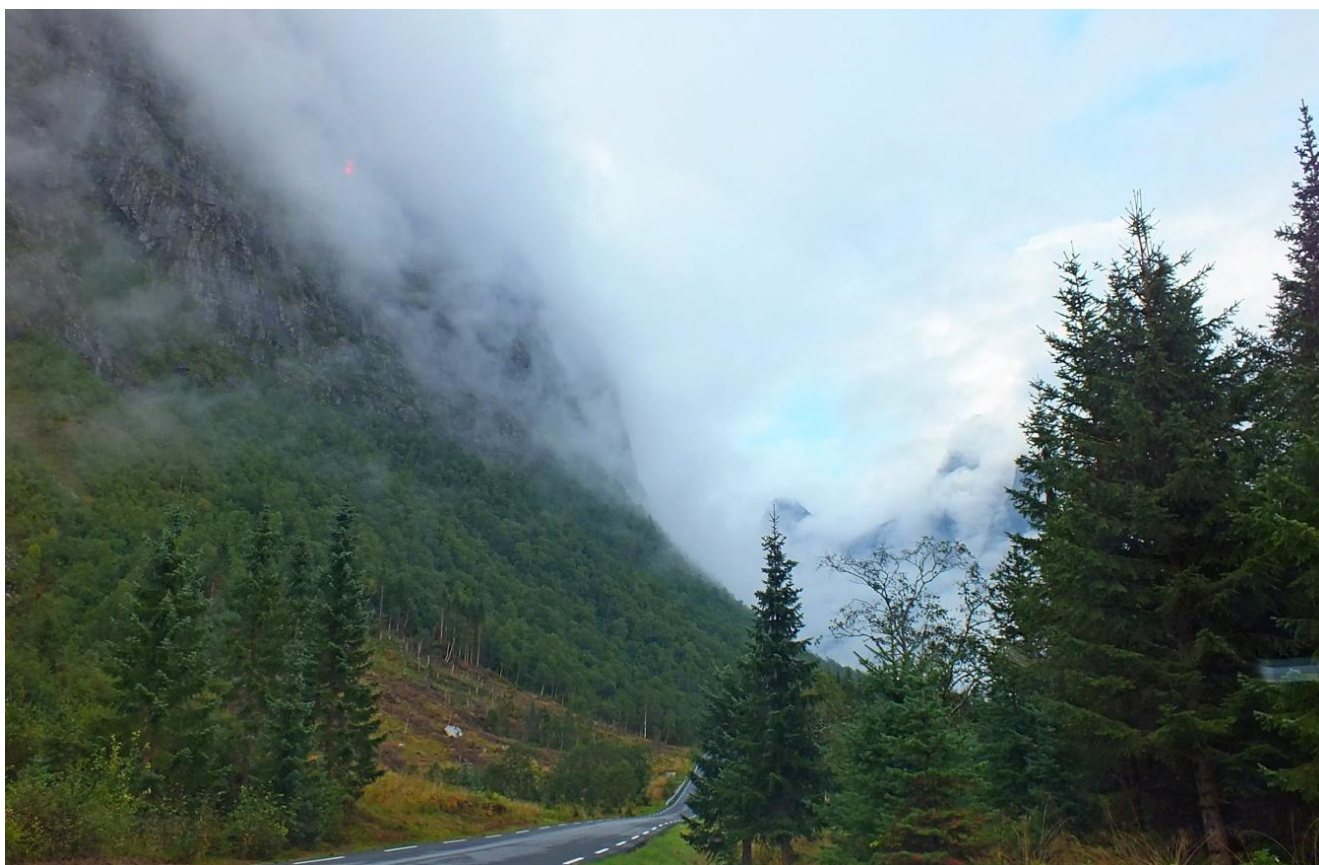
Ráno vstávám jako vždy první, chvíli po šesté hodině. Procházím se řekou, neboť nastal odliv a v korytu je sušší než mokrá tráva na břehu. Fotím, kochám se. Nepřestává mě udivovat čistota. Na odkrytém dnu nacházím medúzy velké jako talíře, zkamenělé dřevo, tlející listí, pěkné kamínky, kterými plním kapsu, řasy, kterými nic neplním, ale žádný odpaděk. Ani jeden. Nechci si ani představit, co bych našel při procházce po dně vypuštěné Moravy.

Neprší, ale počasí přeskakuje jak jehla po vynilové desce. Z původního téměř modrého skorojasna, v němž se koupají ve sluníčku špičaté skalnaté vrcholky stovky metrů nad řekou, přechází na bílé zataženo, které se během rychlého a zdrcujícího útoku vozové hradby černých mračem mění na šedočerné pošmournó. Vše nad 100 metrů výškových mizí v nicotě. Viditelnost směrem vzhůru mizivá, směrem rovně dobrá. V koridoru s dobrou viditelností pořádají skupiny racků letecký den. Odvážně nalétávají do občasných poryvů větru a zkouší prvky vysoké akrobacie. Vypadá to, že se snaží navzájem trumfnout. Kdo strměji, rychleji, vejš.

Posnídáme u mokrého stolečku (ne)oblíbenou meruňkovo-ovesnou kaši, sehraně sbalíme dosti mokrý stan a během chvíle naskládáme vše do auta. Při odjezdu ještě vracím na recepci nepoužité žetony a rozměním bankovku na norské koruny, které mají uprostřed díрку. Plánujeme si je pověsit na řetízek na krk. A taky je to bezva dárek z cesty. Za korunu. Později přechytřelý google sděluje, že dírka v norských a dánských mincích původně sloužila k nošení peněz na kožené šňůrce na krku.



Cestou na Cestu Trolů se střídá jemný déšť a zataženo. Občasnou dírkou v mracích nám trolové sdělují, co krásného bychom viděli, kdyby bylo pěkně. Kdybych to byl býval věděl ... místní hory jsou vskutku strmé, jízda připomíná spíše průjezd po dně propasti, než cestu údolím. Po pár kilometrech nás ranní dávka čaje přinutí zastavit ve srubovém hotelu - kempu, kde jsou na chatkách zelené střechy, na cestě ovce a krávy a vedle cesty za ohradou obrovské infocentrum, spojené s megasouvenirshopem a restaurací velkou jako zlínský Lidl. V restauraci bez hostů se prochází dva číšníci. Obchod plný vkusně uspořádaných nevkusných suvenýrů k ničemu oživuje pouze pět křepelek ze Zlína. Nacházím stojan s pohlednicemi, dokonce pár pěkných a kupuju jednu s krásným losem. Losem zvířetem, nikoli losem papírovým, samozřejmě. Využijeme toalety, ohřejeme se a šups zase do auta. Pokračujeme údolím říčky Rauma ke stěně Trollveggen (Stěna trolů) na Trollstigen (Stezku trolů), na kterou se těším celou cestu. Kousek před první zatačkou nás před trolly varuje i silniční výstražná značka "Nebezpečí trolů" a o kousek dál sděluje jiná značka, že Trollstigen za 500 metrů začne a za 6 kilometrů skončí. Zastavuju na malém kousíčku šotoliny vedle "hlavní" asfaltové cestičky a koukáme smutně do šedobílého mléka nad hlavou, z něhož občas vykoukne kousek cesty, mostku, vodní tříště a dokonce cyklista, putující shora dolů.

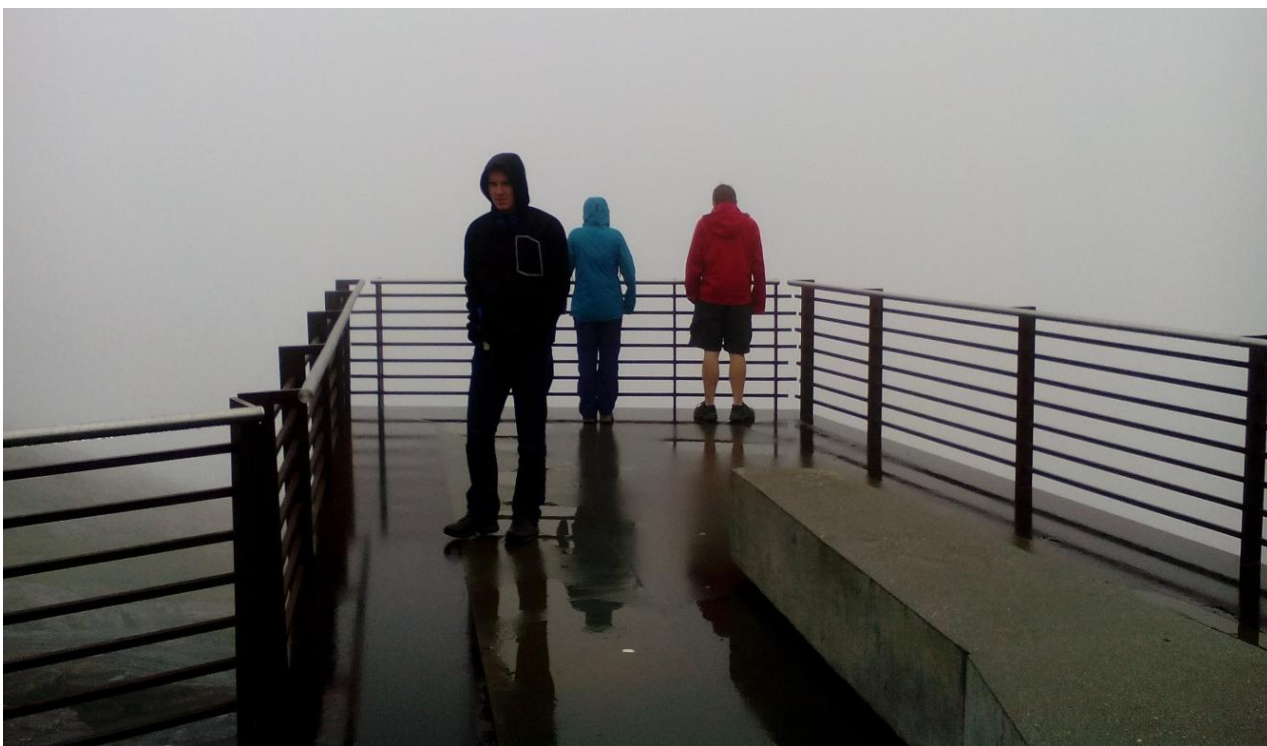


Jedenáct serpentin stoupá z nuly do výšky 800 metrů, zakusuje se do strmé skalní stěny, opírá znavené krajnice o hrubé kamenné zídky, je zkrápěno mlhou z mraků a vodopádů. Dohlednost je kolem padesáti metrů. Možná je to tím, že na stěnu, vysokou téměř 1800 metrů nezasvítí slunce po celý rok a vytváří si své vlastní zákeřné mikropočasí.

Trollstigen

Stěna Trolů - Trollveggen - je považována za nejvyšší kolmou skalní stěnu v Evropě. Strmá stěna je v délce 50-ti metrů dokonce převíslá, dlouho byla považována za nepřekonatelnou a poprvé byla slezena britskými horolezci až v roce 1965. Zvedá se z údolí Romsdalen, je součástí hřebene Trolltindene, jehož vršky dosahují k hranici 1800 metrů. O něco více jak horolezců zde doputuje motoristů - po Cestě Trolů, šestikilometrovém úseku silnice 63 (Fylkesvei), projede průměrně 2500 vozidel denně, každoročně kolem 600 000 trolů chtivých návštěvníků,. Ale mají smůlu. Trolové milují tmu a samotu. na slunci se mění v kámen. Podobnost s Tolkienovými "zlobry" není čistě náhodná.

Jméno slavné úzké cestičky Trollstigen se správně překládá jako "trolí žebřík". Najdete ji mezi městy Åndalsnes a Sylte. Spouští se ze sedla Stigrøra ve výšce 858 m n. m. v 11 ostrých zatáčkách do údolí Isterdalen s průměrným klesáním kolem 10%. Je součástí oblíbené turistické trasy, nazývané cestovními kanceláři "Zlatá cesta severu". Cesta je zakončena rozlehlým parkovištěm s infocentrem, restaurací, obchody, WC a balkonovitou vyhlídkou na silnici a 180 m vysoký vodopád Stigfossen. Nejkrásnější výhled poskytuje samozřejmě na jaře, za nejvyššího stavu vody.



Každá zatáčka má své jméno, většinou po předcích pracovních part, které silnici stavěly. Celou trasu Trollstigen otevřel po osmi letech budování 31. července 1936 král Haakon VII. Představovala vrchol stavebních a technických možností a dodnes je skvělým dopravně-inženýrským dílem, posazeným do krásného přírodního prostředí vysokých horských vrcholů pojmenovaných Král, Královna a Biskup. Otevřena je většinou od června do října, případně listopadu. Vjezd je tu povolen vozidlům kratším jak 12,4 metru, v posledních letech v sezoně i autobusům do 13,1 metru. Cesta je opravdu velmi úzká, strmá, zatáčky prudké a přestože některé byly v letech 2005 - 2012 rozšířeny, nedokážu si představit, jak se tu otočí nebo vyhnou autobusy, když jsem se do některých zatáček obtížně třeboval s naší Mazdičkou. Ale nějak se otočí a nějak se i vyhnou - provoz je obousměrný a není nijak regulován.

Trollstigen nahradila původní cestu Kløvstien využívanou po staletí jako spojnicí krajů Sunnmøre a Raumdalen. Dnes po ní vede turistická stezka.

Stejně jako Trollstigen je zajímavý i její "budovatel" král Hakon VII. Je prvním norským králem od roku 1380 po znovuobnovení nezávislosti Norska v roce 1905, a současně posledním norským králem, který byl korunován (samozřejmě v Trondheimské katedrále Nidaros) - neboť korunovace byly parlamentem v roce 1908 zrušeny. Svůj nástup na trůn si nechal potvrdit referendem, ve kterém mu 80% norů projevilo důvěru. Srdce národa si získal i díky tomu, že byl vášnivým sportovcem. Skákal na lyžích a vyhrál několik závodů.

Původně se tudy, po staré cestě mezi údolím Romsdal a Geiranger hnával dobytek. Podle starých zvyků, pokud se chlapci podařilo převést přes Trollstigen stádo, aniž by přišel o kus nebo o svůj život, stal se z kluka muž.

Nahoře zaparkujeme na obrovském parkovišti, ignorujeme lákadla Infocentra a několika obchodů se suvenýry zakopaných v zemi a jdeme se projít jen pár let starou vyhlídkovou cestou. Pár aktivních turistů snídá v prosklené kavárně. Velký bagr navigovaný sličnou blondatou norkou s vysílačkou šoupe balvanem v korytu potoka. Vlhká cesta lemovaná vlhkým nerezovým zábradlím míří někam dolů do vlhka. Na pár desítek sekund se otevírá výhled na 180 metrů vysoký vodopád Stigfossen.

Scházíme na nejbzdálenější plošinu, vybíhající do bílých vln jako příď Titanicu. Mě se otevírá výhled na celou Cestu trolů, snad na minutu či dvě. Stihnu pár fotek. Za chvíli přichází Luki s Honzíkem. Vidí jen bílo, tedy spíše nevidí nic, jen bílo. Dole bílo, po stranách bílo, nahoře, pro změnu, bílo.

Šlapeme ve větru, zimě a mracích zpět, kolem nápisů z kamínků. Paris. India, Latvia, M+B, ... Czechia. Je to dobré, jsme světoví. Potkáváme houfec českých turistů z autobusu Vsacan-touru. Vtipná paní povídá, že tu jela, protože "Viděla pěkný obrázky v kalendáři a Petr povídal, že je to super a kdyby věděla, jaká tu bude zima, vzala by si teplou bundu". Není to blondýnka.



Šup zpět do tepla auta a pokračujeme úžasnou náhorní plošinou (nebo snad již údolím ?) Valldalen, kolem řeky Valldøla. Macaté kopce v okolí si přioděli suťové sukýnky a sněhové kulichy. Na západě je scenérie divočejší, rozeklané hory sebejistě atakují výšku dvou kilometrů, ve strmých skalních stěnách hnízdí orli, chránění od roku 2006 novým Národním parkem Reinheimen s rozlohou 2000 km². Pokud zde vyrazíte na pěší túru, po docela husté síti turistických cest, můžete potkat i stádečko divokých sobů, kterých zde žije 3000.



Na východě se tváří kopečky dostupněji, za suťovou hradbou jsou údajně skryty i vřesoviště, pastviny a lesy. Zastavuju na opuštěném parkovišti u značky “Pozor - ovce a jehňátka”. Opravdu je tu ovce se zelenými náušničkami a jehňátko. Chtěl bych týden času, lehký stan, termoprádlo a spoustu vloček. A pak jen vyrazit do hor. Každou minutu krásnější výhled, nové jezero, další hora, jiná ovce a další výhled, co je za novým jezerem, které leží za horou,

Snovou krajinou pokračujeme až na soutok říčky Valldøla s říčkou Valldøla (alespoň podle Google maps) a dál do městečka Valldal. Míjíme přístaviště trajektu Valldal - Geiranger a po cestě 650, přes tři kratší trolí tunely a po strmém břehu Norddalsfjorden pokračujeme k přivozu mezi městečky Liabygda a Stranda. Okolí je stále nádherné, svěže zelené a nejen, že neprší - dokonce již víc jak hodinu svítí sluníčko!

Zdejší údolí nerespektují moravský standard - potok, kolem pole, postupně se zvedá svah, nastupují křoviny a pastviny, les, předhůří, svah postupně strmí a přechází do úbočí hory. Morava zde neplatí. norské údolí je dokonalá rovina, přibližně standard fotbalového hřiště, která bez varování přechází v téměř kolmé úbočí. Prostě jdete, hledáte hříby, koukáte do mechu a najednou narazíte nosem do hory, která trčí ze svěže zelené trávy jako předimenzovaný krtinec.

Na přístaviště přijíždíme asi minutu po odjezdu trajektu. Krátký pohled na jízdní řád rozhání chmury. Trajekty jezdí co 20 minut, od čtyř ráno do půlnoci. V porovnání s prvním trajektem je zde

provoz o něco větší, stojíme jako druzí v koloně šesti aut. Z přístaviště je krásný výhled na ústí Sunnylvfjorden (³⁶) a místo, kde se po deseti kilometrech stáčí na jihozápad do nitra pevniny. Do flordu zrovna vjíždí velká výletní loď a o deset kilometrů dál zahaluje mořskou zatáčku černá dešťová stěna.

Po chvíli přijíždí trajekt - o něco větší oproti včerejší ferryně, s ještě vyššími stěnami kolem paluby, namísto můstku široký kapitánský most. Loď stavěná viditelně na volné moře a nepříznivé počasí. Tentokrát mohutnou příď nespouští, ale zvedá a pokládá na molo krátký můstek. Opět platím kartou u pána, který obchází auta s taškou plnou peněz, elektronickou mikropokladnou a přenosným platebním terminálem. Říká, že můžeme klidně vystoupit a projít se. Vystoupíme tedy a prošmejdíme celou loď, projektovanou na mnohem delší trasy. Ve dvou úrovních podpalubí je odpočinková místnost, bufet, nápojový automat, kajuty a spousta zavřených dveří, které se jako slušňák odhodlám neotevřít.

V přístavu na druhém břehu lodička opět jemně ťukne o břeh, přiběhnou mořští vlci s lany, bleskurychle upevní vyvazováky na pacholata a kapitán zvedá zád'. Během minuty vyjíždíme na molo, projedeme po silnici 60 miniměstečko Stranda, dva trolí tunely a vyhlídku na Sunnyfjord několik desítek metrů pod námi, se kterým se tu po dvaceti kilometrech opět setkáváme. Koukáme z výšky mnoha desítek metrů na dovádivé stopy plachetnic a ostré brázdy motorových člunů hluboko pod námi, na zelenošedobílé hornato kolem.



Krajina je samozřejmě nádherná. Kopce trolí architekti snížili, zaoblili a pokryli svěží zelení lesů a luk. Jen na některých hlavičkách provedli drsný sestřih až na holý kámen. Přes snižující se strmost je v horách odkudkoli kamkoli spíše vysoko, než daleko.

³⁶ <http://www.klaudy.net/zapadni-fjordy-norska.php>

Začínám mít v názvosloví fjordů poněkud chaos. Na trajektu někdo napsal černým na bílém "Sykkylvsfjord". Seznam tvrdí Sunnfyorden, Google nepíše pro změnu nic. Jediné čím jsem si jist je, že opouštíme Romsdal, sjíždíme do města Hornindal k jezeru Hornindalsvatnet a odtud dalším tunelem a úzkým údolím do města Stryn a k hladině Innvikfjorden. Po cestě kopírující břehy fjordu se dostáváme do města Loen.

Je tu moc krásně. Sjíždíme k rejdě pod hotelem Alexandria, prvním velkým hotelem, který jsem v Norsku viděl. A také prvním, ve kterém se jistě neubytujeme. Nejlevnější pokoj za 8000 korun na noc. Norských korun. Parkujeme na zákazu stání a u stolečku s nádherným výhledem na moře a okolní hory obědváme.

Žužlám dobroučku sejra, šumku, zeleninku a čuším na vysoké skalní stěny nad hotelem, po kterých vede ferrata, vybavená 120 metrů dlouhým lanovým můstčkem nad 160 metrů hlubokou roklí. Na místě je i půjčovna vybavení, můžete si pronajmout "guided tour" s vůdcem - včetně vybavení za pouhých 950 NOK. Jen jsem nezjistil, zda cena je za každého účastníka, nebo za skupinu (hahaha ...).

Po chvíli přijíždí německý manželský pár s terénním BMW a obědvá u sousedního stolečku. Spolu s nimi přichází nějaký norský pán a něco norsky povídá. Naštěstí mu nerozumíme a pán po chvílce mizí v dáli i se svým psem, který s námi neměl problém.

Kolem fjordu šplhají k obloze nádherné hory, po nich horolezci, horolezčata a horolezkyně, možná také nádherné, a někde za nimi největší evropský pevninský ledovec Jostedalsbreen, pokrývající 487 km² ve výšce 1600 až 2000 metrů nad mořem. Je chráněn národním parkem Jostedalsbreen o výměře 1.310 km², který byl vyhlášen v roce 1991. Město viditelně žije turisty. První místo ve Skandinávii (a také poslední - mimo Oslo), kde je jich větší množství. Přibližně osm. Motají se kolem půjčovny feratových souprav, s batohy, bez batohů, staří, mladí, přestože sezona je za námi ³⁷.

Ve městě je spousta map, laviček, infocentra, obchody s turistickými a lyžařskými potřebami, parkoviště, hotýlky, parčíky, obchůdky... . Asi to je tím, že je z městečka výborný přístup do jednoho z nejkrásnějších národních parků Skandinávie - Jostedalsbreen.

Původně jsme chtěli jet až do údolí Jostedalen, což je ještě 190 km a po horských silničkách minimálně 3 až 4 hodiny cesty. Dostali bychom se asi blíž ledovce, ale příliš času by nezbylo. Využijeme tedy místní mapy a najdeme tři kilometry vzdálené městečko Olden, kde zahýbá silnička 724 kolem jezer Floen a Oldevatnet, do údolí Briksdal. Sbíhají do něj ledovce Brenndalsbreen a Briksdalsbreen, které jsou jen nevýznamnými potomky svého obřího táty, ledovce Jostedalsbreen.

³⁷ <http://www.loenactive.no/>



Po obědě tedy opět osedláme modrého japonského koně a vyrážíme do údolí. Pěkná cesta nás vede kolem jezer s nádherně modrou ledovcovou vodou, které se odráží okolní hory a svěže zelené loučky jako v zrcadle. Není to lila, ani modř pastelová světlá, nejde o VanGoghovu modř, pařížskou modř, ani námořní modř nevystihuje tento specifický odstín. Voda se chlubí jedinečnou ledovcovou modrou, těžko zachytitelná perem i foťákem. Možná je dobře, že nejde popsát. Je třeba doplahočit se až na místo, vidět, prožít.

Na konci údolí, ke kterému se plazíme pochopitelnou a všemi dodržovanou šedesátkou, necháváme auto na parkovišti v kempu. Místní parkovací automat nebere karty, tak nezbyvá, než zajít pár metrů zpět a nechat se zkasírovat sympatickou babičkou za pultem 4v1 (infocentra, kempu, bufetu a trafiky) o 50 NOK na celý den.

Parkovišťátko je vlastně louka, rozsetá mezi balvany. Do hor vede úzká asfaltka a k mému zděšení končí dost velkou točnou, parkovištěm pro autobusy a v Norsku zřejmě obvyklou obrovskou kombinací infocentra, restaurace a obchodu s turistickými nesmysly. Na poutačích mají nápisy v čínštině a ruštině, motá se tu spousta (více jak 30) lidí a když je člověk invalida, masňák, nebo “hledá nevšední zážitky”, jak hlásá průvodce, může se nechat vyvézt kus cesty po asfaltce motorovým trolím vláčkobusem.



My šlapeme pěšky. Z cesty jsou nádherné výhledy vzhůru na okolní skalní stěny, vodopády, ledovec - a dolů na ledovcový potok, šupajdící kamenitým korytem se spoustou peřejek do údolí. Míjíme starý dřevěný domeček se zelenou střechou, nový dřevěný domeček se zelenou střechou a cedulky udávající okraj ledovce v posledních 200 letech. Je zajímavé, jak rychle ledovec ustupuje. Ústup se měří nikoli v centimetrech, ale v metrech, možná v desítkách metrů za rok. Cedulka “Posisjonen til breen i 1920 / The glacier position in 1920” je minimálně kilometr a půl od současného čela ledovce.

Cestou potkáváme drsnou turistickou atrakci. U cesty stojí kámen se “soutěskou” = dírou, kterou se dá projít. Celá zacházka má kolem deseti metrů a míří k ní dokonce šipka s nějakým textem v norštině. Celý pokus o turistickou atrakci mě připadá poněkud naivní.

O kousek dál na sebe přitahuje všeobecnou pozornost vodopád, podle infotabule nejvydatnější ledovcový vodopád v Evropě. Není moc vysoký, přibližně 20 až 30 metrů, ale je skutečně velmi pěkný, voda nádherně pění, vodní tříšť nemilosrdně zkrápí turisty a vytváří v širokém okolí dobře viditelné duhové obloučky.

V příjemně hřejivém sluníčku se necháme rádi zkrápět, a po dalších pár stech metrech jsme v cíli cesty. Dál se nesmí. Nemělo by se. Asi. Kvůli nebezpečí padajícího ledu. Je to napsáno norský.

Ledovec končí v jezeře, vytvořeném morénovým valem. Široké písčité břehy jsou obsypané turisty (cca 20), malými černobílými ptáčky (cca 50) a kousky ledu (cca tisíce). Ptáčci jsou perfektní. Poskakují po minikrách, něco š’ubljají ve vodě, jeden při poskakování uklouzne a málem hodí držku.

Ledovec je rovněž perfektní, zářivě bílé něco neuchopitelné velikosti a tvaru. Vůbec netuším, jestli je vysoký 20, 200, nebo 2000 metrů. K čelu se bohužel nesmí, kvůli nebezpečí padajícího ledu.



Voda je také perfektní, absolutně průhledná a ledová, o čemž se přesvědčuje mladý individuální turista, který se demonstrativně, hrdinně a dlouho vysvléká do trenýrek, aby se nakonec na tři vteřiny ponořil po kolena do vody.

Nějakou dobu se zdržíme, kocháme, fotíme a konzumujeme tyčinku Deli. Každý svoji. Na zpáteční cestě objevujeme další pěknosti - sociálky v nové dřevěné chatě, několik legračních koz a fousatých kozlíků, dlouhatananánský vodopád, rítící se ze skalního hřebene - kde se tam všechna ta voda bere? Cesta zdá se být kratší a nejvydatnější vodopád vydatnější, duhovější a vyšší.

Kolem třetí hodiny vyrážíme zpět do civilizace, na severovýchod po cestě 15. Opět projíždíme přes Olden, Loen a Stryn, kde zahame stále po cestě 15 k jezeru Oppstrynsvatnet, Projíždíme docela dlouhý Hjelletunnelen a po chvíli, kousek za vesnicí Hjelle, narážíme na druhou cestu trolů. V polovině zastavujeme na křižovatce s nádhernými výhledy do údolí.

Možnost pokračovat dál vyhlídkovou cestou Gamle Strynefjellsvegen z důvodu časové tísně nevyužijeme. Což je velká škoda.

[cesta Gamle Strynefjellsvegen](#)

Počátky výstavby této vysokohorské silnice, známé také jako County Road 258 (norsky Fylkesvei 258) se datují k roku 1881. Na stavbě 27 km dlouhého úseku mezi osadami Ospeli v okrese Stryn a Grotli v okrese Skjåk se podíleli spolu s místními obyvateli taky švédští dělníci.

Jelikož se na výstavbě silnice mohlo pracovat pouze v letních měsících, protože po zbytek roku byla celá oblast pod sněhem, bylo potřeba k práci využít téměř celý den. K obzvlášť velké dřině patřilo vynášení kamenných patníků na zádech. Tyto je možno spatřit kolem okrajů silnice dodnes. Po třinácti letech těžkých prací byla chlouba norského silničního stavitelství otevřena.

Cesta byla otevřena již po třech letech prací, v roce 1894. Využívat se však dala jen v létě, když roztál všechn sníh a na podzim, kdy se o odklizení případné nadílky staraly dvě stovky mužů s lopatami. Nejvyšším místem silnice je sedlo ve výšce 1139 m.n.m. Jižně od cesty leží 21 km² velký ledovec Tystigbreen. Mimo zcela opuštěnou, prapůvodní krajinu a jezero Langevatnet zpřístupňuje cesta i několik hotelů a lyžařských středisek. Její význam poklesl po otevření národní silnice 15 v roce 1977.

Dnes patří mezi osmnáct Národních turistických cest ⁽³⁸⁾ Norska. Projekt, zahájený Norskou správou veřejných cest v roce 1994, má za cíl zpřístupnit nejkrásnější místa Norska, zajímavé kulturní aktivity, lokální umělce a výrobce, historické a architektonické památky, včetně vybudování infrastruktury - vyhlídkových bodů, parkovišť, odpočinkových bodů, ubytování. Při návštěvě Norska mohou Národní cesty sloužit jako vynikající inspirace pro výlety.



³⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/National_Tourist_Routes

My pokračujeme dál po cestě 15, třemi dlouhými trolími a jedním krátkým trolím tunelem. Tunel Ospelitunnelen začíná za osadou Ospeli, Grasdaltunnelen obchází nádherné údolí říčky Grasdøla, následuje bezejmenný kratšoučkový tunel a Oppljostunnelen, podjíždějící jezero Oppljosvatnet. Vyplivne nás až na břehu jezera Laegervatna (někde také Langvatnet).

Změna krajiny je neuvěřitelná. Před tunely se s námi loučilo svěže zelené údolí, farmy obklopené pastvinami, mohutné strmé hory, zabalené až po krk do hustých jehličnatých lesů, se sněžnými špičatými kapucemi na nejvyšších štítech.

Za prvním tunelem nás vítá měsíční krajina. Bílošedé hory připomínají rozteklé a znovu zmražené kopečky zmrzliny, mezi kamením živoří zbytečky šedozelelé trávy, nikde ani keříček, ani jediný strom. Mám pocit, že když vystoupím z auta, ocitnu se ve vzduchoprázdnu.

Za posledním tunelem nás čeká totéž. Po stromech ani památky. Jen tráva změnila barvu z špinavé bledě zelenošedé na temně zelenou. A je jí mnohem víc. Je vyšší. Zdá se být košatá, keřovitá. Docela zvláštní. Ale - to není tráva. Dívám se opět na smrkové lesy. Jen mozek, neschopný najít v neuchopitelné krajině plné nekonečných výhledů porovnání, špatně zařadil vysoké smrky do kolonky "divná tráva".

Kolem několika dalších jezer, z nichž největší a poslední je Breiddalsvatnet, sjíždíme do údolí řeky Otta. Údolí se otevírá do šířky, mezi loukami a lesy opět vykukují roztroušené statky s velkými červenými stodolami v dlouhých svazích, každá vybavená širokým vjezdem na půdu dimenzovaným minimálně na dva traktory.



Hledáme kemp a po pár desítkách kilometrů také nacházíme “Bispen Camping - Skjak”, pár metrů za vesničkou Bismo, na břehu řeky Visa. Doufám, že přijímají i MasterCard (vtip). Vesnička i kemp vypadají z cesty jako les. V kempu nás již skoro za tmy vítá v recepci malý, možná dvanáctiletý blondáček. Zkušeně vypíše legrační doklad, zkasíruje z karty 140 NOK, prodá žetony do sprchy a vysvětlí nám, kde je místo pro stany.

Pokoušíme se je v lese-kempu najít, ale kapánek zabloudíme, motáme se mezi stromy, až nakonec stavíme stan na okraji louky velikosti prvoligového fotbalového hřiště, rozkládající se uprostřed borovicového háje s roztroušenými opuštěnými karavany. Nic pro milovníky lidnatosti.

Mají tu moc pěknou správnou budovu, celou ze dřeva, společenskou místnost s velkou televizí, samozřejmě ze dřeva, pěkně zařízenou kuchyň i s posezením, krásné sprchy. Ze dřeva. Vše je i v létě vytápěné, nové, čisté. Jediné co nemají, je turistická mapa.

Po obligátním sprchování, vaření těstovin s masovou omáčkou, spousty čaje a kávy, čumění do tabletu na zítřejší trasu a čumění po okolí jdeme už za tmy (tedy hodně pozdě) spát.

Středa 27.8.2014

Ráno v sedm vstávám já, o půl osmé ostatní. Půlhodinku volna věnuji jako vždy procházce po okolí. Fotit není co, všechno je za mraky. Tak si tiše dumám o Norsku. Tedy o fjordech. Neboť Norsko jsou fjordy a fjordy jsou Norsko.

Celé území Norska je fascinující, impozantní, nepopsatelné, nevyfotitelné, obdivuhodné. A nejz toho nej jsou divoké fjordy, táhnoucí se až na daleký sever k ruské hranici. Norské fjordy jsou v podstatě zátoky vyhloubené ledovci před miliony let.



Během dob ledových (poslední před 20 000 lety) byla celá Skandinávie pokryta ledem. Obrovská váha pomalu se pohybujícího ledu hloubila dřívější říční koryta, tlak pevninského ledovce stlačoval půdu na území fjordu hluboko pod mořskou hladinu. Když se dal ledovec na ústup, zaplňovala se vzniklá údolí mořskou vodou. Např. Sognefjord dosahuje neuvěřitelné hloubky 1250m, což je asi desetkrát větší hloubka, než jakou lze naměřit na většině území Norského moře.

Za fjordy není třeba cestovat až na sever Skandinávie. Stačí se vypravit na jihozápadní pobřeží Norska. Zdejší fjordy jsou na seznamu památek UNESCO. Táhnou se v délce 500 kilometrů. Jsou to nejhlubší a nejdelší fjordy na světě. Břehy jsou skalnaté a v okolí fjordů jsou nádherné vodopády, horská jezera a divoké bystřiny.

Ve zdejších vodách žije také spousta chráněných živočichů. Fjordy kolem pobřeží jsou velmi různorodé. Lysefjord poblíž Stavangeru je úzký a sevřený skalami sahajícími až do výšky 600m. Na

mírných svazích Hardangerfjordu najdeme zase vrcholky hor se sněhem. Společný mají překrásný kontrast mezi průzračnou barvou moře a divokými horami. Malebnosti a rozmanitosti místní přírody, jejíž charakter utvářelo moře a ledovce miliony let

Za půl hodinky se mraky trhají, za vysokými vrcholky na východě vykoukne první sluneční paprsek, rozsvítí kapky rosy. Zbývající 4 křepelky se začínají vrtět ve spacácích, na stanové celtě se vytváří miniaturní fjordy a vodopády vysrážených mlhových kapiček sjíždějí do moře trávy.

Rádi využijeme dobrodiní vytápěné kuchyně, vaříme opět ovesnou kaši, čaj, balíme mokrý stan. Už si ani nepamatuju, kdy byl naposled suchý. Přesto funguje výborně, je v něm teplo, neprotéká, nesmrdí.

V půl deváté máváme na recepci a vyrážíme údolím řeky Otta po silnici 15 směrem východním - Oslo. Mohli bychom jet na E6 a přes světoznámý Lillehammer. Ale nejedeme. Chceme zahnout na starou silnici 51. Jsem tak zmaten řekou, širokou jako Brněnská přehrada, že odbočku velkoryse mímám. Ostatně - vypadá jak odbočka do stodoly. Po pár kilometrech nastane korekce, otočení, návrat a stoupání nahoru, hodně a hodně a hodně dlouho.



Míjíme také Lom, neboť zapomenou, že je v něm unikátní dřevěný roubený kostel z 12. století, zdobený dračími hlavami. Dokonce i střecha vypadá, jako potažená dračí kůží. V celém Norsku je podobných pouze 12, a tenhle je prý nejpěknější. Zachovaný baroktní interiér pochází sice až ze století 18., ale zato je kostel zasvěcený hned třem svatým - Janu Křtiteli, svatému Olafovi a Panně Marii. Tak snad příště.

Cesta 51 se chvíli motá malebnou, velmi proměnlivou krajinou. Cestovní tempo je mírné, na cestě je hodně zatáček, nepřehledných úseků, krav a ovcí. Po chvíli se dostáváme k jezeru Lemonsjøen v kraji Oppland, usazenému v zeleni. Tedy to jezero, samozřejmě. I když ve Skandinávii je v zeleni usazeno snad všechno.

Po 20-ti kilometrech je náhorní planina za námi, a krásná asfaltová silnice klesá do údolí řeky Sjoa, napájené vodami Jotunheimského ledovce. Krajina je zde úžasně turistická. Pestře tvarované hory jsou z velké části zarostlé smrčím a kosodřevinou, zelení probleskují malá sněžná políčka, v nižších polohách bojují o místo na slunci pastviny, všude dostatek vody, místy vrchoviště a mokřady. Několik turistických stezek. Žádné viditelné stavby, chaty, hotely, žádní lidé. Za celou dobu potkáme snad 10 aut v protisměru.



Zapisuji si zde několik prvenství. Potkáváme první škaredou, nenatřenou stodolu. Na odpočívce nacházíme první oficiálně vodáckou řeku a vedle ní první opravdu špinavé záchody, které holky odmítnou použít.

Míjíme jezera Nedre Sjødalsvatnet a Øvre Sjødalsvatnet a dostáváme se opět do nové krajiny. Naprosto úžasné. Pomínu-li skutečnost, že zde nejsou moje ze všeho nejvíc oblíbené krajínovorné prvky, tak zvané stromy, je krajina pro turistiku dokonalá. Nekončící louky pokryté záplavou květin, v dálce zvlněné kopce a za nimi vysoké strmé štíty pokryté sněhem.

Na západě si lebedí v širokých údolích jezera Russvatnet, Bessvatnet, Gjende a slavný Jotunheimen Nasjonalpark, což česky znamená Domov obrů. Pouhých 1200 kilometrů čtverečních, přes 250 vrcholů dosahuje výšku 1900 metrů nad mořem. Nadšenci můžou vylézt na dva nejvyšší kopce Severní Evropy - Galdhopiggen (2.467 m) a Glittertind (2.465 m) a cestou potkat losy, soby, jeleny, rosomáky i rysy. A pochází odtud také Lokiho syn - obří vlk Fenrir.

Nejstarší Lokiho syn. Maminka byla obryně Angrboda. Po tátovi mohl být lstivý a chytrý. Vždyť Loki vynalezl rybářskou síť a spoustu bohů napálil. Ale asi nezdědil chytrosti dostatek. Nechal se dobrovolně spoutat řetězem Gleipnirem a teď tiše trpí, podepřen třemi kameny a místo roubíku má v tlamě zapříčený meč. Po mámě je Fenrir velký a pořád roste. A růst bude až do Ragnaroku - konce světa. Během téhle jedinečné show se mu podaří osvobodit a dát si jako pozdní večeři samotného Ódina. Čímž trošku namíchne jeho syna Vídara a ten mu rozerve tlamu. Fenrir má také syna. Dokonce dva, Hatiho a Skolla. Ti ale v oblíbeném vyvražďování pokračovat nebudou, neboť mají spoustu práce s pronásledováním Slunce a Měsíce, které nahánějí den co den po obloze.



Na východě láká turisty o něco nižší a méně drsný kraj, rovněž se spoustou jezer, horami se sněhovými čepicemi a mnoho chráněných území. A málo lidí, málo cest. Cestou pořádáme několik kochacích zastávek. Moc rád bych se tu někdy vrátil se stanem a měsícem času.

A ideálně také s obytným autem, neboť Skandinávie je pro obytná auta a karavany zemí zaslíbenou. Počítají s nimi všude, ve městech, na rybářských posezeních, na parkovištích, trajektech a hlavně - mohou parkovat i mimo kempy. Mínus je jediné - jako majitel obytného auta zaplatíte všude mnohonásobně víc, než za běžné auto. A taky se trošku hůř parkuje u supermarketu.

Pokračujeme neradi dál, míváme trasovací tyče kolem cesty a pomalu sjíždíme zpět do civilizace. Kolem jezera Hedalsfjorden začínají na pastvinách klíčit osamocené statky a mezi smrky chaty se zelenými střechami. O stupeň níž, u jezera Volbufjorden jsou již chatiček stovky, snad tisíce. Z dálky nejsou vůbec vidět. Pučí uprostřed stromoví v naprostém utajení.

Naštěstí se nekoná žádný velkohotel a žádná z budov nemá víc jak jedno patro. Jde zřejmě o hodně profláknuté turistické středisko, přestože po sezóně, občas vidno autobus s mládeží. Stářeže je zde pomálu. Někde v místě největší koncentrace chat a turistů končíme další tisícovku kilometrů, pořadí šestou.

Čeká nás téměř 200 km do Osla. Ve městě Fagernes se říčka Neselvi vlévá do řeky Skamani a cesta 51 se napojuje na E16. Prvních 100 km je velmi pěkných. Dlouhá jezera, zelené lesy, pastviny, řídké osídlení, statky a domky vysoko na svazích hor, krajina připomíná Rakousko. Je na co se koukat, provoz minimální. Střídáme se v řízení, většinu cesty řídí Marta.



Druhá polovina celkem nuda, jako u nás v Jeseníkách. Horší cesty v porovnání se Švédskem, nebo severem Norska. Okolí méně upravené. Výhledy mizivé. Odpočivadel málo, občas se najde i odpaděk, nenatřená lavička či plný odpadkový koš. Před Oslem přebírám volant, neboť provoz houstne.

Určitou představu mám ze Stockholmu, ale Oslo je vyšší liga. Řidiči jezdí dost rychle a spoléhají na ohleduplnost ostatních. Maximální rychlost skoro nikdo nedodrжуje, +10 až 20 km/h jede každý.

Z vedlejších cest na dálnici vyjíždějí místní řidiči přes sbíhající se přípojně pruhy téměř bez čekání, bez zpomalení a snad i bez rozhlížení. Očekávají, že je pustíte. A fakt je každý pustí. Chodci důvěřivě přecházejí po přechodech. Také spoléhají. Také téměř bez rozhlížení. Také jsou puštěni.

Tahle všechna ohleduplnost v kombinaci s minimem semaforů, maximem kruháčků rozlehlých, spletitých křižovatek se spoustou nejasně navazujících jízdních pruhů, vytvářejí spolu s tramvajemi, kamiony, cyklisty, bruslaři a autobusy smrtelný koktejl, který nedopřeje oddychu. Doprava téměř nestojí, není čas se zorientovat, kouknout na GPS, vybalit žvýkačku. Nikdo nečeká, aby si ověřil, co uděláte. Spoléhá na vás, spoléhá se, že uděláte to co máte. Což je super, pokud víte, co máte dělat.

Občas jsem si připadal jako slepá myš ve stodole plné jestřábů. Přesto se díky spolupráci celé osádky, GPSky, tabletu, orientačního smyslu a notné dávky štěstí promotávám až k Vigelandovu museu a zajíždím na přilehlé poloprázdné parkoviště. Ufff. Jsem king. Nebo viking ?



Vigelandpark, vlastně správně “Frogner park” s Vigelandovou instalací, je menší než jsem čekal. Vůbec nevypadá na svých 450 000 m2. Také sochy jsou menší, než jsem čekal. Soch je více, než jsem čekal. Celkem 212. Park je mnohem pestřejší, než jsme čekal. Pěkné. Plný turistů, běžců, maminek s kočárky, švédských studentů, japonských turistů. Památka UNESCO. Sochy z bronzu a granitu krásně zachycují pohyb, životní etapy, emoce. Park se skládá s několika zón, které se liší výzdobou a v podstatě i zcela různorodým pojetím významu a charakteru parku.

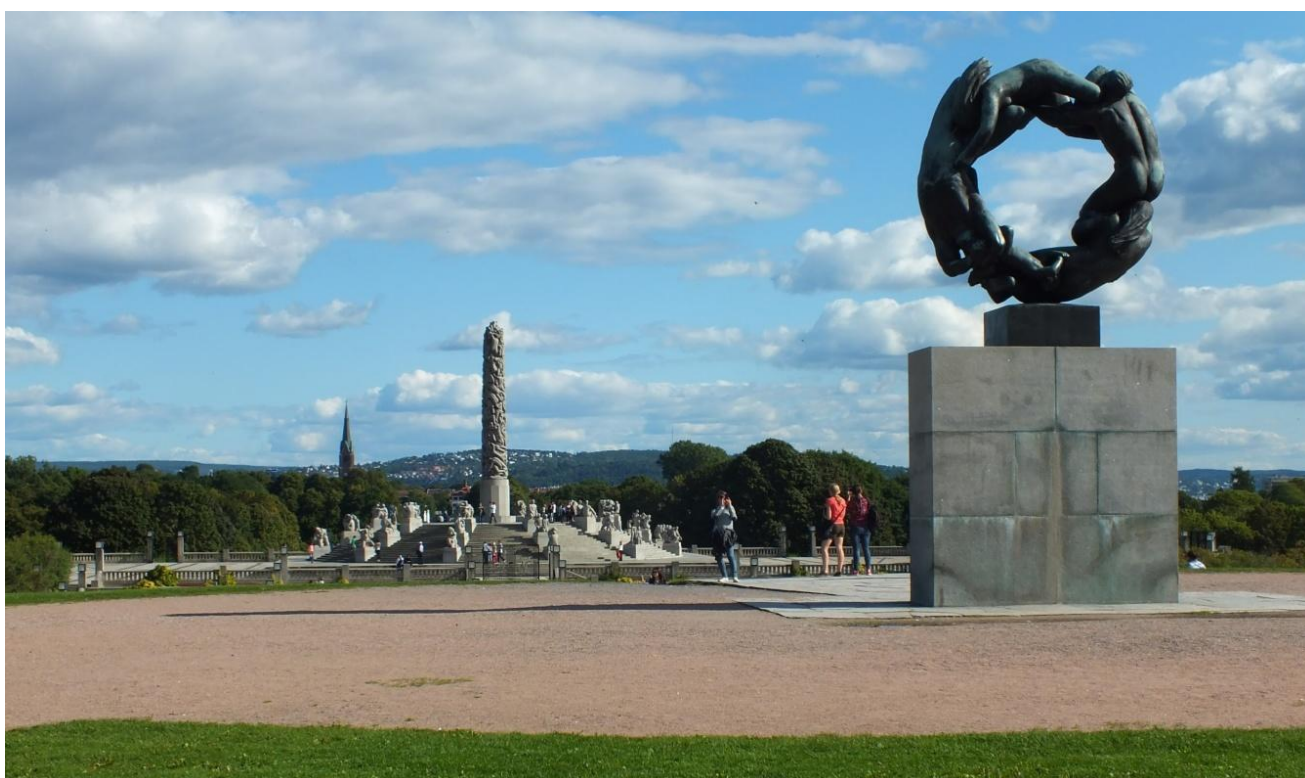
Střed parku, široká ulice od Hlavní brány, přes Most, po Fontánu, je zejména sochařskou expozicí. Na mostě samotném, 100 metrů dlouhém a 15 širokém, je 58 bronzových skulptur. Jde o nejstarší část parku. Most byl pro veřejnost otevřen již v roce 1940.

Fontána je vyzdobena, mimo jiné, šedesáti bronzovými reliéfy, které mají hlásat myšlenku, že ze smrti vzejde nový život. Já jsem v tunách bronzu našel myšlenku jinou. Potkávají nás věci dobré i zlé, chvíli jsme k smíchu, chvíli jsme k pláči a pokud nejde o život, jde o ... nic. Obrovská Fontána je obklopena neméně obrovskou Mozaikou o rozloze 1800 m2, z černého a bílého granitu. Na tomto monumentálním díle pracoval Vigeland 41 let.

Další samostatnou částí je Monolit (Monolitten), vzdálený od Hlavní brány 850 metrů. Je přístupný osmi kovovými figurálními branami, ústími na granitem dlážděnou Plošinu. Schodiště vedoucí k Monolitu lemují 36 figurálních skupin, které znázorňují různé životní situace, od narození po smrt. Vztahy mezi manžely, rodiči a dětmi. Některé jsou k zamyšlení, některé k zasmání - koloběh života.

Samotný Monolit je vytesán podle Vigelandových skic a hliněného modelu, na kterém pracoval téměř rok. Následně byl vztyčen v parku několik set tun těžký blok bílého granitu a obestavěn dřevěným lešením. Do finální podoby jej poté 14 !! let opracovávali tři kameníci. Výsledné dílo je 14,12 metru vysoké a je tvořeno 121 lidskými postavami, které se derou k obloze.

Za Monolitem jsem našel další samostatný dílek parku - Kolo života. Tvoří je čtyři dospělí, dítě a mimčo, rotující v harmonickém kruhu. Dílo je obklopeno rozlehlým trávníkem a tvoří bezva místo pro meditaci, čtení Jiráska, nebo spánek. Je zde asi nejnižší výskyt turistů.



Jih parku, od parkoviště na ulici “Halvdan Svartes gate”, kde jsme nechali Mazdičku, směrem na sever, k fontáně, je klasický odpočinkový park. Ve východní části je budova “Bymuseet”, zdarma přístupného muzea výtvarného umění a kulturní historie, doplněná o “Frognerparken cafe”, které zdarma není. Dále spousta stromů, trávy, cestiček asfaltových oficiálních, cestiček vyšlapaných nelegálních, běžců, maminek s kočárky. Jezírko, občas socha, květinový záhon.

Lavičky. Socha nahaté dívčiny, která asi vylezla z vody a je jí pěkná kosa. Přestože je granitová, řekl bych, že se sošná děva klepe zimou a chce se jí čůrat. Začíná mi být nějak chladno. Naštěstí je o kousek dál instalace nějaké výstavy, simulující rákosovými chýšemi tropickou Afriku. Třeba od slečny nechytím rýmečku.

Posledním samostatným kouskem je severní část parku. Trávník rozlohy několika fotbalových hřišť s písčítými cestami a chodníčky, vše lemováno stromy.

Viditelně určen k povalování na sluníčku, četbě, běhu, svačině, milování, malování, jízdě na kole a jiným duševním a fyzickým aktivitám, u nichž je důležitá měkká tráva pod zadkem, rozlehlost krajiny i ducha, ptačí zpěv a nepřítomnost velkoměsta.

Na prohlídku parku se rozdělíme, každý si cívá, kam chce a po dvou hodinách se potkáváme u auta. Marta s Barčou stihnou taky “Vestre Gravlund” - vojenský hřbitov.



Dáme tyčinku a nasedáme do auta. Chceme najít “Ekeberg camping” na východním předměstí Osla u třetího městského okruhu. Má to být pěkný kemp, necelé dva kilometry od centra, kilometr od přístavu. Je to docela zážitek. Přes Oslo spousta dlouhých tunelů, bez nefunkční GPS (v tunelu není signál) docela chaos. Vedou, pod přístavem, pod jinými tunely. Spousta tunelů. Zamotáme se v nich a vymotáme na zcela neznámém místě.

Klubíčkem úzkých cest křižujících Oslo východně od trajektového přístavu se domotáme k objížďce, která nás zase zamotá do naprosto netušených míst. Mám už motání dost a chci jediné - vymotat se ven z Osla, kemp ať si kempí kde chce. Čtvrt hodiny kličkuju uzounkými uličkami mezi vilkami, dokopečka, z kopečka a dokličkuju přímo ke kempu. Stačí jeden pohled a rozhodujeme se neubytovat. Je na hodně rušném místě, u spousty různorodých hřišť a téměř u frekventované cesty. Všude se motá spousta hlučných lidí, rozhodně nic pro nás.

Během několika vteřin se shodneme a jedeme raději k moři. Luki nachází kemp na jihu, pod městem Moss. Naposled se vymotáme - na blízkou dálnici E6, docela významnou evropskou silnici, která leží celou svou délkou 3140 km na skandinávském poloostrově. Začíná na ruské hranici v norském Kirkenesu a končí ve významném jihošvédském trajektovém přístavu Trelleborg. My se s E6-kou plánujeme rozloučit v Malmo.

Do Moss máme jen 40 km, dálnice je v blízkosti Osla docela ucpaná. Leč s každým sjezdem odtéká do předměstí pramínek čtyřkolových miláčků a za chvíli jsme opět téměř sami.

Moss je pomenší přístavní městečko, založené v 16. století na šíji mezi pevninou a poloostrovem Jeløy. Místa pěkně moderní, místa pěkně starobylé, kapánek lázeňského charakteru, místa nic moc. Protahujeme se úzkými uličkami k parkovišti u nákupního centra AMFI, nakupujeme něco na večeri, docela dobré pečivo a nějaké cukernaté maličkosti na zub. Pak se docela komplikovaně probloudíme přes jednosměrky a přikázané směry ze staré čtvrti. Některé z uliček si prohlédneme dvakrát i třikrát.

Ještě chvíli jedeme na jih docela příjemnou krajinkou do vesnice Larkonen a ještě na jih, až na nejjižnější čupeček mysu do stejnojmenného Kempu Larkollen⁽³⁹⁾. Je obrovský a minimálně z 95% prázdný. Standardní město duchů, město neobydlených přívěsů. Na příjemné recepci u příjemné paní se snažím vyloudit místo na stan. Paní vypadá, že turista se stanem je vzácnější jak černá perla a nabízí mi jednu velkou chatu pro 6 osob. Smutně jí oznámím, že se vracíme z dovolené a nemáme zrovna nadbytek financí.

Chvíli něco klepe v PC a nabídne mi dvě malé trojmístné chatky za cenu jednoho stanu, protože se bojí, že bude pršet. Podmínkou je úklid vlastními silami. Souhlasím a platím. Paní se zajímá, jestli máme při nedostatku keše co jíst, že by něco našla v kuchyňce. S díky odmítám a jdeme se ubytovat.

Chatky jsou docela prostorné a pěkné, patrová postel, pohovka, křesla, stůl, vařič, lednička, nezbytná lampička, veranda. Jen pro vodu se musí na luxusní sociálky. Spousta individuálních kójí, některé s umyvadly, jiné se sprchami, WC, nebo pisoáry, všude čisto, teplo, hudba. Přístup na kartu, vše v ceně.

³⁹ <http://larkollen-camping.no/>



Dáme sušit stan na “náš” stůl před chatou a jdeme se kochnout sluncem, zapadajím v moři. Kemp je obrovský, s plážemi na západě, jihu i východě. Procházíme kolem přístaviště jachet, zavřené kavárny (je po sezoně), až narazíme na krásnou plážičku. Je úplně liduprázdná. Zato plná krásných mušlí, kamínků, kousků dřeva, krabích klepítek a tělíček.



V dále je spousta ostrůvků, většinou chráněných. Store Sletter, Vesle Sletter, Mellom Sletter, Eløya, Taralden. Zní jako jména elfů z Tolkienových knih. Nejmenší a nejbližší je za odlivu spojen písčitou šíjí s pevninou a, přestože jsme v Norsku, jmenuje se Danmark.

Stmívá se, šlapeme zpět, ve vymřelém karavanovém pohřebišti míváme dva svítící přívěsy (nutno zaznamenat), vaříme večeri. Sprcha, čaj, kafe, dopsat zápisník a šup do postele. Postele ! Hmmm. Karimatka Evazotka nejní špatná, ale POSTEL !

Norský jazyk

Jazykové poměry v Norsku jsou docela zajímavé. Samozřejmě - hovoří se norsky, jazykem, který se vyvinul v 1. tisíciletí ze staré severštiny. Jenže během 400 let trvajících dánské nadvlády dánština silně ovlivnila jazyk obyvatel velkých měst a vzdělaných vrstev, zatímco venkovské obyvatelstvo si zachovalo nářečí se silnými staronorskými prvky. To způsobilo výrazné rozdělení jazyka.

V současnosti existují dvě rovnoprávné formy norštiny - bokmål (knižní řeč) a nynorsk (nová norština). Aby byl chaos ještě větší, tak nynorsk, tedy nová norština, je vlastně stará - vychází z venkovských nářečí blízkých staronorštině. Používá ji méně jak 20% obyvatel. To bokmål je vlastně nový jazyk, formovaný dánštinou.

Trošku bokem stojí riksmål (říšský jazyk) - konzervativní forma bokmålu, bez reformních změn přijatých po roce 1938. Často se používá jako neoficiální psaný standard. Vznikl z jazyka "dánsko-norského" v roce 1890.

Oba hlavní spisovné jazyky byly několikrát reformovány s cílem vytvořit jednotnou obecnou norštinu (samnorsk), což se pro silný odpor obyvatel nepodařilo a v současnosti se o to již nikdo nepokouší.



Někdy lze najít zmínky o jazyce landsmål (zemský jazyk). Jde o jazyk, který uměle zformoval lingvista - samouk Ivar Aasen polovinou 19. století se západonorských nářečí a stal se základem pro "nynorsk".

Jednotlivé obce si volí, která z variant bude užívána při úředním styku – v roce 2006 používalo 160 obcí bokmål, 115 nynorsk a 156 bylo neutrálních. Rodiče žáků rovněž hlasují o tom, která varianta bude vyučovacím jazykem v dané škole. Druhý jazyk je pak vyučován jako povinný předmět.

I Norština má svá nářečí. Některá jsou tak odlišná, že nemusí být pro obyvatele jiných oblastí dobře srozumitelná. Naproti tomu si Norové poměrně dobře rozumí se Švédy, o něco hůře s Dány - ale psaná dánština jim většinou nedělá problémy.

Norština patří do rodiny indoevropských jazyků, do větve germánských jazyků. Pro zápis norštiny se používá latinka doplněná o znaky æ, ø a å. Písmeno Å (å) bylo do norské abecedy zavedeno teprve roku 1917 a nahradilo do té doby používané Aa. To dnes můžeme najít jen ve jménech. Vtipné je, že "a" se řadí v abecedě na první místo, "å" (aa) na poslední.

Norská abeceda se liší od švédské, ale shoduje se s dánskou. Švédská abeceda totiž používá Ä (ä) místo Æ (æ) a Ö (ö) místo Ø (ø). Fakt nechápu, proč se skandinávci nedohodli na rozumnějším řešení - třeba na trvalé dánské nadvládě. Zajímavé je, že, přestože nová norština i většina nářečí rozlišuje rod mužský, ženský a střední, v riksmålu tvary ženského rodu zanikly a byly nahrazeny tvary rodu mužského – vytvořily tak podobně jako v dánštině a švédštině společný rod. Pravopisné reformy vrátili sice i do bokmålu tvary ženského rodu, ale většina rodilých mluvčích je považuje za vulgární a nepoužívá je.

Mluvnice je oproti původní staré severštině značně zjednodušená, současná norština má redukovanou flexi, (ohýbání slov, tedy skloňování, nebo časování) což jí dává převažující charakter analytického jazyka. Norský pravopis je teoreticky fonologický, což znamená, že jedné hlásce (fonému) zpravidla odpovídá v písmu jediný znak. Důležité je slůvko teoreticky - stejně jako čeština obsahuje spoustu výjimek.

Školáky jistě potěší, že z původních čtyřech pádů se zachovaly jen dva - nominativ (první pád) a genitiv (v češtině zvaný druhý pád), který se používá pouze pro přivlastnění. A - pro ještě větší potěšení studentstva - v hovorovém jazyce se genitiv prakticky nepoužívá.

A na konec pár důležitých dat : 1397 - počátek dánské nadvlády nad Norskem. 1814 - osamostatnění Norska a připojení ke Švédsku. 1882 - nynorsk uznán parlamentem jako druhý úřední jazyk. 1917 - zavedeno písmeno å. 1929 - landsmål přejmenován na nynorsk. 1973 - zemřel John Ronald Reuel Tolkien.

Čtvrtek 28.8.2014

Výborné spaní v postýlce končí v 7:30. Posnídáme, projdeme se ještě naposled k moři, tentokrát na severozápadní pobřeží, posedíme na kamenech, uklidíme chatky, na recepci odevzdám klíče pánovi, co si zde přišel koupit noviny a mizíme po oblíbené E6 do norského vnitrozemí. Čeká nás 60 km na norsko-švédskou hranici a dalších 50 km do unescového Tanum.

Svinesundský most (švédsky Svinesundsbron; norský Svinesundsbroen) projedeme díky systému Bropass bez zastavení. Jméno označuje dva mosty přes mořskou úžinu Svinesund, která tvoří hranici mezi Norskem a Švédskem. Starší, dvoupruhový most (Gamla Svinesundsbron) je dlouhý 420 metrů, vysoký 58 metrů a stavěl se v letech 1939 až 1942. Je v provozu od roku 1946. Nový, čtyřpruhový most (Nya Svinesundsbron) byl otevřen 10. června 2005 za přítomnosti švédského i norského královského páru.

Je to nejdelší jednoobloukový most světa. Dlouhý 704 metrů, široký 28 metrů, samotnou úžinu překračuje díky 247 m dlouhému betonovému oblouku vysokému 92 metrů s mostovkami 61 metrů na mořskou hladinou. Váha ocelové konstrukce je přibližně 7600 tun. Výstavby, která stála 63 milionů EUR a trvala 3 roky, se účastnili i čeští specialisté ze společnosti Hutní montáže Ostrava. To je společnost, jejíž multifunkční sportovní hala hostila mistrovství světa ve volejbale žen v roce 1986. Vyhrály číňanky, ale - což je podstatné - třetí místo obsadily krásné peruánky.



Krajina kolem městečka Tanumshede (kraj se zove Bohuslän) je docela pěkná, pestrá, taková příjemně cyklistická. Značení kolem cesty je poněkud nejasné. Díky leteckým ortofotofotomapám v tabletu a notné dávce štěstí nakonec museum najdeme. Vitlyckemuseum (⁴⁰) je moc pěkné, vstup

⁴⁰ <http://www.vitlyckemuseum.se/sv/Vastarvet/Verksamheter/Vitlycke-museum/>

<http://www.rockartscandinavia.com/frontpage.php>

zdarma, parkoviště zdarma, interaktivní expozice, na všechno se dá šáhnout, hejbat, poslouchat, ... velikost přiměřená, tak na půl hodinky, pro zájemce běží delší film v kině. Samozřejmě souvenirshop, ale jen malý a suvenýry poměrně vkusné. Dámy milující pravěkou módu si mohou zakoupit kopie bronzových náušnic a náramků, pánové věku pod deset let jistě nepohrdnou bezpečnými dřevěnými vikingskými meči bez špičky. Též literatury a pohlednic je hojnost.

Památko UNESCO - skalní malby z doby bronzové - je roztroušená všude v okolí. Jednotlivé naleziště jsou spojeny naučnou stezkou, po které se samozřejmě vydáváme. Celkově je v okolí lokalit s malbami kolem 1500. Byly objeveny poměrně nedávno a lze očekávat postupné odkrývání dalších prehistorických graffity. Zajímavé je, že původně byly malby na břehu moře. Mezitím však pevnina vystoupila o 20 metrů a malby se tak přestěhovaly do vnitrozemí.



Na malbách jsou znázorněny lidské postavy, děti, ženy a nejčastěji muži. Ti se poznají podle nadměrně vyvinutého penisu. Ženy se vyznačují naprosto stejným grafickým symbolem, umístěným vzadu na hlavě - podle průvodce jde o cop, zvaný v Čechách "koňský ohon". Některé dívčí postavy jsou označeny symbolem ženské plodnosti - červeným puntíkem. Často se také vyskytují umně zobrazené milenecké dvojice, reprezentující plodnost lidí, zvířat i země.

Na kamenech pobíhá zvěř, která hrála v reálném životě, nebo mytologii vikingů, důležitou roli - velryby, koně, hadi, sobi, příšery. Občas nacházíme stromy, saně, otisky nohou a zejména - lodě. Lodě! Těch je nejvíce. V celé oblasti Bohuslän je lodí kolem 10 000. Některé jsou dosti veliké, kolem jednoho metru. Vezou i posádku. Pokud malůvky odpovídají realitě, měli vikingské lodě doby bronzové i čtyřicet vesel na každém boku.

Kupodivu i pravěcí umělci byli docela líní a namísto tesání celých postav veslařů vytesali na lodních palubách pouze symboly pro vesla - svislé čárky - naprosto stejné čárky, které sloužily pro zobrazení dámského copu, nebo pánského penisu. A v tom je jádro pudla.

Co když se historici spletli, co když je pánská postava žena, držící před sebou vztyčené veslo ? Co když je postava ženy ve skutečnosti muž s naprosto zanedbatelnou sexuální výbavou a velkým copem ? Co když nejsou paluby lodí pokryty vztyčenými vesly, ale vztyčenými copy ? A tečka, symbol plodnosti, je ve skutečnosti míč, obyčejná bronzová míčuda, do které pánové šťouchali vesly ? Co když, ...

Milovníky historie válčení potěší častý výskyt bojovníka se sekerou - jsme přece v zemi Vikingů - a dokonce je zde několik zobrazení lučištníků s luky, osamělých luků bez lučištníků a šípů bez luků. Původně jsem si myslel, že pánové drží v ruce motýlka. Ale ne, píšou, že drží luk. Motýlek by možná byl lepší, při představě, že by se do tětiny luku zamotalo při výstřelu jejich obří přirození se mi začínají potit i uši.



Je zajímavé, že sexuální symboly jsou tak zřetelné, časté a pro tehdejší společnost pravděpodobně velmi důležité. V porovnání s dnešními autory graffity, pro které je sex a plodnost naprosto podružná veličina. Alespoň co se umělecké tvorby týče.

Na mnohých kamenech najdete i méně rizikové válečníky, kterým nehrozí autoamputace. Třeba bojovníky s oštěpem, štítem, holí, něčím jako mlatem, nožem, valaškou. Nepoznal jsem bojovníky s mečem, vypadají spíš jako chudáci, kterým strčili do zadku rýč ostřím napřed. Ale ne, nestrčili, tvrdí tabulka, mají za opaskem meč. Někteří rovný, někteří zahnutou šavli. Nebo možná malíři, vlastně kamenotepci, ujela ruka. I když na kameni je dost obtížné neúmyslně přetáhnout. Zejména u větších maleb. Největší měří 22 x 5 metrů a zobrazuje 130 postav při náboženském rituálu.

Vyběhneme i na skalní mohyly na vrcholku kopce. Vypadá jako hodně velká hromada šutru a je z ní pěkný výhled. Osobně je mi tahle rozvolněná architektura bližší, než egyptské pyramidy, ale chápu, že pro někoho může být hromada šutru zklamáním.

Celý areál zvládneme za hodinku a mít kola, můžeme přejet dva kiláčky na sousední lokalitu. Kola nemáme, přejíždíme tedy autem. Opět skalní malby, tentokrát na louce. Výjimečně není zataženo, sluníčko pere jak najaté, užívám si tepla a dalších skalních maleb. Jsou trošku jiné. Čtyřprstý týpek drží v ruce kalendář, něco jako raketa, nebo možná kubisticky pojatý čtyřkolový vůz pronásleduje futuristického robertka, časté je zobrazení Slunce. Většinou jako kruh s křížem, stejně jako je tomu u severoamerických indiánů.

Přestože jde o historickou památku nedozírné ceny, archeologové všechny malby obtáhly typickou švédskou falunskou červení, aby z čmáranic měli něco i turisté. Sympatické. Průvodce tvrdí, že podle některých názorů byly kresby obtáhlé i dřív. Ale 5000 let na slunci a dešti nepřežije ani ta nejlepší falunská červená. Podle jiných názorů obtáhlé nebyly.



V každém případě jsou nově nacházené kresby nebarvené, jen vytesané ve skále a to poměrně mělce, někdy jen milimetrík či dva. Proto si kreseb hodně dlouho nikdo nevšiml. Občas se malby zviditelnili po dešti, nebo v místech, kudy protékala voda, protože zahloubené linie zadržují více vody a vypadají tmavší. Tento jev je názorně demonstrován na velkém placáku, na který je voda přiváděna hadičkami na několik velkých válečnicků se vztyčenými vesly.

Velmi sympatickou věcí je přístupnost. Kresby jsou podél cestiček bez jakéhokoli dozoru, plůtku, skla. Někdy jen 10 cm o míst, kudy prochází unescochtiví tůristé. A nikdo po nich nešlape, neřpká. Nikde nejsou odpadkové koše, ale nikde nejsou ani odpadky. Všechno je posečené, natřené udržované, nepočmárané, nepolámané ... vůbec si nepřipadám, jako doma fčesku.

Ve 13:50 nasedáme opět do auta. Čeká nás 150 km do Göteborgu - centra. Dálnice je ve výborním stavu, provoz přiměřený, cesta uběhne jako voda a je tu sjezd na Göteborg. Díky perfektně řešené dopravě se během chvíle dostáváme z dálnice přímo do středu města, na parkoviště deset metrů od nábřeží. Pořád tu korzuje kontrolor a sleduje neplatiče. Málem jsme také neplatiči. Jeden automat je pokažený.

Ptám se dozorujícího orgánu, kde je nejbližší funkční automat. Nechci platit pokutu jako ve Stockholmu. Orgán mi sděluje, že žádný jiný nemusím hledat, stačí prý zavolat na telefonní číslo uvedené na automatu, nahlásit poruchu a moji SPZku a nemusím platit nic. Jenže tomu moc nevěřím, pochybuji, že bych se po telefonu s někým anglicky domluvil a taky si říkám, proč tu orgán korzuje, když není potřeba platit ? Raději tedy ujdu 100 metrů a platím vedle. Na dvě hodiny.

Ve Švédsku je odkudkoli kamkoli daleko. Aby to tůristům lépe utíkalo, nachází se všude nějaká ta kirka (kostel), slot (zámek), nebo naturreservat (přírodní rezervace). Jako rezervace bývá často označeno cokoli zemědělstvím nedotčené. Pár bahnitých zátočin potoka. Kus lesa. Louka bez krav. A jednou z nejoblíbenějších kratochvílí je museum čehokoli. Například sněžných skůtrů, traktorů, dobytí severního pólu, sirek, čerstvého vzduchu. Na prohlídku všech švédských muzeí bych potřeboval několik životů.



A dnes máme přímo před přídílí auta několik lodních přídílí, které tvoří Museum lodí, přesněji Maritiman (Ett Maritimt Upplevelsecenter), což znamená něco jako “praktické námořní centrum”⁽⁴¹⁾. Nádhera. Parkuje tu, vyvázáno u pacholat a spojeno můstky, třináct námořních plavidel - nákladní loď Fryken, torpédoborec (nádherně se řekne anglicky - “destroyer”) Småland, bárka Gothenburg, majáková loď Fladen, minolovka Kalmarsund, monitor (starší pobřežní hlídková loď) Sölve, hlídkový člun Hugin, ponorka Nordkaparen, plovoucí dílna (repair ship) ESAB IV, hasičská loď Flodsprutan II, remorkér (tažná loď) Herkules, přístavní remorkér Stormprincess a přívozní loď Dan Broström.



Vstupné je na švédské poměry docela nízké - dospělí 120 SEK, do 15-ti let 70 SEK, rodinné vstupné (2+2) 350 SEK. Vzhledem ke stáří dětí nemá rodinná smysl, nakupuji tedy za $4 * 120 + 70 = 550$ SEK $* 3,5 = 1.925$ Kč. A to se vyplatí ! Dokázal bych na lodičkách strávit klidně celý den. Bohužel potřebujeme být večer v Malmo - přesto se nakonec krátká návštěva protáhne téměř na tři hodiny.

Přístupné je téměř všechno bez omezení, možno na cokoli šahat, se vším hýbat, všude se posadit , jen něco málo míst zamknuto. Většinou kajuty s háklivějšími předměty (knihy, navigační přístroje a deníky). Tam lze alespoň nahlédnout okénkem.

Rodina se rozptyluje po lodích a když hrozí, že přešvihnu parkování, nemůžu v bludišti palub, podpalubí, můstků, kajut, nákladových prostor, průvlaků, schodišť a chodeb najít ženu, která má v batůžku peněženku a vstupenky. Naštěstí mám v kapse pro strýčka příhodu 100 SEK v papíru.

⁴¹ <http://www.maritiman.se/>

Už jen samotný torpédoborec se šesti palubami je dokonalé bludiště a několikrát se v něm ztratím, než najdu můstek na propojovací ponton s pokladnou.

Dobloudím tedy k východu a vysvětluji pánovi lístkovému svojí úžasnou angličtinou, že se mi ztratila žena, nemám tedy lístek, ale potřebuji ven zaplatit parking a potom zase dovnitř, najít zbytek rodiny, zejména děti, ztracené někde v ponorce.. Pán se směje, až málem spadne z paluby a ochotně mě vypouští ven. V restauraci na vstupní lodi nechtějí měnit drobné, stejně jako u nás. Nakonec se paní slituje a rozmění. Asi zapůsobil můj krásný irský akcent a smutný kukuč.

Rychle zaplatím další hodinu a vracím se na loď. Tahle atrakce opravdu stojí za návštěvu. Doporučuju milovníkům bortů, pardun, spouští, kasounů, zvratiček a ráhen, stejně jako lidem mořem nedotčeným. Sáhnout si zblízka na torpéda, pokochat se originální předválečnou námořní konzervou, posadit se na funkční lodní záchod, prostudovat tisíce záhadných páček a čudlíků, pokochat se výhledem z kapitánského můstku, vidět, čichat a dotýkat se obrovských lodních motorů, navijáků, parního kotevního vrátku, ... dokážu si představit, že se tu ještě vrátím. Asi tak na týden.

Protože dochází i druhá parkovací platba a čas se krátí, musíme potupně vylézt na břeh a jako suchozemské krysy jdeme ještě na krátkou procházku kolem budovy Göteborgsoperan. Opera, otevřená roku 1994 a rozsáhle renovovaná v roce 2009, je postavena v moderním skandinávském stylu - tedy stylu každý barák jiný, bez ladu a skladu, moderna splácaná s historií, vkus s kýčem, smícháme všechno dohromady a dostaneme něco zajímavého, pěkného, docela útulného, pestrobarevného - asi jako rastafariánská čepice.

Opera má odrážet, překvapivě, svět opery a život přístavu. Něco na tom bude. Z jedné strany připomíná typický zobákovitý obrys přístavního jeřábu, z jiné silážní věž. A že je to pořádná silážní věž. V budově o ploše 28.700 m² pracuje v 1117 místnostech 500 zaměstnanců. Obsluhují nejen dvě operní scény a knihovnu s 15-ti tunami notových záznamů, ale také spoustu dalších kulturních aktivit, studií, workshopů, kurzů a výstav.

Z nábřeží je také krásný výhled na barken Viking.

[Barken Viking](#)

Plachetnice, údajně největší námořní plachetnice postavená ve Skandinávii, byla dokončena v roce 1906 v Kodani. Měla sloužit jako školící loď pro budoucí námořníky rozrůstajícího se dánského obchodního loďstva. Prioritu však získaly obchodní zájmy a Viking vozil dřevo ze Sundsvallu do Melbourne a zpět se vracel naložený pšenicí. V roce 1909 zaznamenal při plném nákladu rychlostní rekord 15,54 uzlu (28,7 km/h). To je na plachetnici plnou obilí docela výkon. Slavný Titanic dosahoval reálné maximální rychlosti 22 uzlů. A to měl motor.

Štěstí přálo Vikingovi 25.2.1917, kdy byl zadržen německou lodí Seeadler a posléze, díky Dánské neutralitě, opět propuštěn. Pár týdnů poté se Německo vrátilo k totální námořní válce, která by pro Vikinga znamenala konec.



V roce 1929 byl zaregistrován pod Finskou vlajkou jako součást Eriksonovy flotily s domovskou základnou na Alandech. V letech 1937 - 1938 se vydal na cestu kolem světa. Zúčastnil se několika velkých "Obilných" závodů z Victorie (Austrálie) do Falmouthu (anglický Cornwall) a vyhrál Race of Grain v roce 1948. Finská umělkyně Lena Ringbomem-Linden, jedna z mála žen na palubě lodi v té době, se plavila na Vikingu na jedné ze svých cest do Austrálie. Své zkušenosti z plavby popsala v knihách Flicka på skepp ("Dívka na lodi") a Skeppet och Lena ("Lena a lod").

Již v roce 1940 byla určena k vyřazení. Naštěstí Vikinga odkoupila švédská vláda a využila ji jako součást Námořní výstavy v Rotterdamu v roce 1950. Z výstavy jej odkoupilo sdružení Námořní dům a bark sloužil jako hotel. Od roku 2013 je součástí řetězce HotelAB. Vzhledem k velké výšce oplachtění a malé světlé výšce mostů, které ji oddělují od moře, je velmi nepravděpodobné, že ještě někdy popluje po volném oceánu.

Jde o docela unikátní lodičku - čtyřstěžňových barků existuje na světě již jen deset, z toho je schopno plavby - Sedov, Kruzenshtern, Sea Cloud I, Nippon Maru II, Kaiwo Maru II. Bark je vůbec zajímavý typ lodě. Původně, v 18. století, používalo britské námořnictvo toto označení pro blíže nepopsatelné lodě, které se nedařilo zařadit do žádné s existujících kategorií. Později se tento název užíval zejména pro lodě, které měly tři a více stěžňů, nesoucích ráhnové plachty, vyjma posledního stěžně s plachtou latinskou

Za vysokými kovovými stěžni je pěkný výhled na jednu z dominant Goteborgu - mrakodrap Göteborgs-Utkiken, pro svůj vzhled přezdíváný Rtěnka. Ve výšce 86 metrů je veřejně přístupná nádherná vyhlídka na město, kterou bez výčitek vynecháme.

Řádně vyřádní osedláme opět oře a vyrazíme směr Lomma. Po dálnici přibližně 270 km. Cesta pěkně ubíhá, provoz není velký. Cestou míváme spoustu zajímavých míst, které by jistě stály za návštěvu, leč času pomálu.

Neuvidíme tedy Tjolöholm slot, nádherný zámek na břehu moře s možností koupání i ubytování, jehož počátky sahají do 13. století, k dánskému králi Valdemarovi.

Neuvidíme Svedinovo automobilové a letecké muzeum poblíž Falkenbergu, které vlastní jednu z největších evropských sbírek historických automobilů (100 kousků) a letadel (40 exponátů). Mimo jiné několik modelů legendárního Fordu T, samozřejmě spoustu autíček od Volva, ale také méně známý Puch, De Soto, či Hupmobile. V letecké části jsou k vidění legendy jako Focke-Wulf, Blériot IX, Skyraider, několik modelů od DeHavillanda, MiG 21, Starfighter, nebo několik Saabů ze šedesátých let, včetně prototypu Saab 105.

Míváme zámek Skottorps Slot, který je mimo jiné známý častým výskytem duchů.

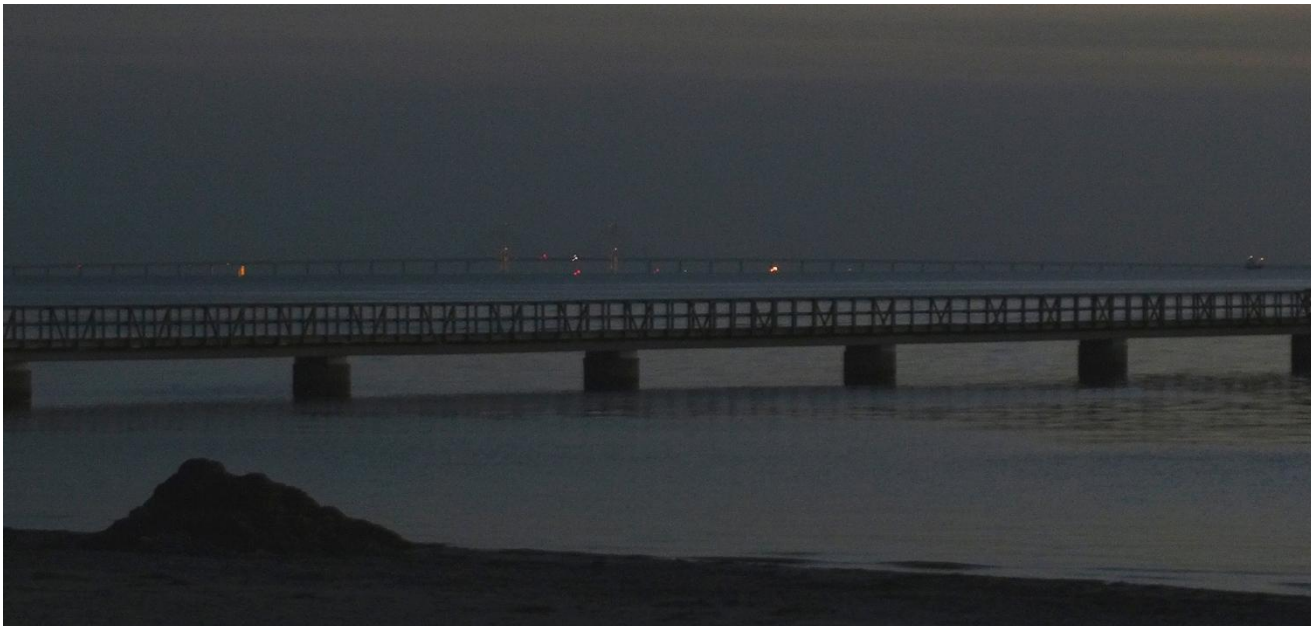
Míváme funkční maják Kullens Fyr (Admiralty number 2260, NGA number 5084), který je se svou žárovkou o výkonu 1000 W nejsilnější ve Skandinávii. Vždyť také stojí na jedné z nejfrekventovanějších námořních tras světa, v ústí Oresundské úžiny na poloostrově Kullaberg. Navrhl jej známý švédský architekt Magnus Dahlander v roce 1898. Postaven je z cihel a granitu. Nyní leží v centru přírodní rezervace Kullaberg.

Kullens Fyr je také nejvýše postaveným majákem ve Švédsku - při výšce majáku 15 metrů je čochka umístěna 78,5 metru nad mořem a její 0,3 sekundové záblesky s intervalem 5 sekund jsou viditelné až do vzdálenosti 45,4 km (24,5 námořních mil). Záblesky obstarává trojice čochek o průměru 2,55 metru a váze 6 tun. Rotují kolem žárovky čtyřikrát za minutu na loži vyplněném 50-ti litry rtuti. Čochky navrhl francouz Fresnel (neříká vám to jméno něco?). Pokud by jste projížděli kolem v mlze, uslyšíte dvojité houknutí mlhového rohu každých 30 sekund.

Ovšem současný maják není prvním majákem na ostrohu. Světlo zde září již kolem tisíce let. První klasický (ráhnový) maják⁽⁴²⁾ nechal postavit v roce 1561 král Frederik II a jeho správcem byl od roku 1577 známý dánský astronom Tycho Brahe a to až do své smrti v roce 1601. Své povinnosti zřejmě nevykonával příliš svědomitě, jsou zaznamenány časté stížnosti obchodního loďstva na jeho práci.

Nezajíždíme ani do jednoho z nejstarších Švédských měst, Helsingborgu. Na nejužším místě průlivu, vzdálené jen 4 km od dánského ostrova Sjælland, bylo založeno v roce 1085. Jeho význam spočíval zejména v možnosti kontroly nad úžinou a ve výměru mýta. Od roku 1429 do roku 1658 tvořilo mýto významný zdroj Dánské koruny. Po švédsko-dánské válce připadl Helsingborg spolu s celým jihem Skandinávského poloostrova Švédsku a to díky Karlu Gustavu X. Dnes je významným přístavem, který spojuje od roku 1892 svými trajekty obě, dříve zneprátelené, země.

⁴² <http://en.wikipedia.org/wiki/Vippefyr> ,



Pro turisty je v Helsinborgu zajímavá 71 metrů vysoká věž Karnan, která jako jediná stavba z původního středověkého hradu odolala střídavým švédsko-dánským pokusům o demolici opevnění. Dnes stačí k dobytí vystoupat 146 schodů přes pět obranných podlaží. O něco pěknější je zámek Sofiero, obklopený nádhernou zahradou, založený na pobřeží Oresundu v roce 1864 a dlouho sloužící jako letní sídlo švédských králů. Snad bychom nepohrdli ani cihlovým kostelem Mariakyrkan z 15. století, nebo Pomníkem plavby (Sjofartsmonu-mentet) od Carla Millese.

Mě zůstane Helsinborg zapsaný v paměti jako místo dalšího z nádherných západů slunce. Do Lomy přijíždíme již za tmy, tedy hodně pozdě. Na hodinky nevidím. Je tma a mimo to žádné nevlastním. Na recepci nikdo není, závora zavřená, na dveřích telefon pro pozdní návštěvníky. Volám, ale nikdo nebere. Otevřeme si tedy závoru a postavíme stan na stejném místě, jako před 14-ti dny. Kód na sociálky a do kuchyně je pořád stejný.

Dnes je tepleji, skoro nefouká, neprší. V kempu stojí jen několik stanů a pár aut. Nikde nikdo. Po nezbytném vaření, kde nás tentokrát nedemoralizují francouzi s lososem, a zbytném sprchování se jdeme opět pokochat na molo a šup do spacáčků. Dobrou noc.

Pátek 29.8.2014

Vstáváme brzy. Ještě jednou si vyběhnu na molo, fotím racky, jedny z mých oblíbených ptáků, hledám Jonathana Livingstona. Samozřejmě marně. Ale i ostatní Racci to v ranním větříku krásně krouhají. Kochám se naposled Oresundským mostem, Turning torsem, výhledem na Dánsko. Po rychlé a brzké snídani vyjíždíme.

V recepci opět pusto, nemám komu zaplatit. Asi nepočítají s ranně ptáčatovými turisty z Česka. Sjíždíme z dálnice E20 do centra supermarketů Svågertorpsparken na nákupy, utratit poslední švédské koruny. Smůla. Na parkovišti nestojí jediné auto, všude je zavřeno.

Tak tedy zpět na dálnici, podruhé přes Oresundský most a šup do Kodaně. I když tak úplně jednoduše šup zase ne. Kodaň je 20 kilometrů dlouhá a široká vesnice a úměrně tomu vypadá i doprava. Vesnický. Žádné rychlé přístupové cesty do centra jako v Oslu, Goteborgu, nebo Stockholmu. Poskakujeme v hustém provozu přes spousty kruháčů, mostů a křižovatek, motáme se po úzkých cestách, tři pruhy jsou vzácností. Přednost mají snad všichni, jen my ne. Auta, chodci, cyklisti, ... ještě, že neznají tramvaje. Asi.

Pro neznalce místních poměrů vládne v centru slušný chaos. Spousty semaforů, kruháčů, zamotaných třížovatek, křižovatek i mnohožovatek, vyhrazené pruhy pro autobusy a taxi se chaoticky proplétají provozem, nenadále mizí a stejně neočekávaně začínají, všude spousty cyklistů se svými soukromými semaforey, přejezdy a pruhy, zástupy chodců.



Program přeměny centra Kodaně na město věnované chodcům a cyklistům, zahájený v roce 1962, ukrájuje každý rok 2 až 3% parkovacích míst a zvyšuje ceny parkovného. Podařilo se tak zvýšit podíl cyklistiky na městské dopravě na 20%. Což je super.

O něco méně veselo je řídiči, který potřebuje zaparkovat. Celé centrum je rozparcelováno na naprosto záhadné parkovací zóny s nepochopitelným systémem využití a placení, popsaným dánsky na malých plakátcích rozvěšených po parkovacích automatech. Mimo to jsou všude uvedeny nějaké časové tabulky a hodinové omezení. Vůbec netuším kde zaparkovat, co platit a nemůžeme ani najít volné místo. Nikde.

Nakonec po dlouhém bloudění a motání najdeme podzemní parking house, automat na nás vyplivne lísteček a do děsivě pištivé podlaže (údajně bezpečnostní prvek, aby jste nepřekvapili chodce) to dopištím do stání. Mají tu dokonce obchůdek, ruční myčku, WC a lidovou cenu 75 DKK za hodinu.

Dojdeme si pro Martu s Honzíkem, kteří vystoupili cestou a potkáme se přímo u kanálu Nyhavn na přístavišti výletních lodí. Cena je rozumná, tak koupím pět lístků a šupajdíme na loď. Ejhle, chybička se vloudila. Omylem jsem zakoupil lístky na delší variantu plavby. Nu což, třeba se ty dvě hodiny nudit nebudeme.

Jen pro upřesnění - Nyhavn je kanál. Nyhavn jsou ulice kolem kanálu. Nyhavn je napsáno na každém druhém domečku. Nyhavn je všude. Nyhavn je starý přístav. Je to pro obyvatele Kodaně něco, jako pro pražáka Staromák. V okolí je největší koncentrace kaváren, restaurací a starých mořských vlků v Dánsku. Sídli v jako starých baráčcích, postavených přesně podle historických plánů, na opravdu starých lodích, pod slunečníky na ulicích.

Tenhle přístup se mi moc líbí. V Česku je zvykem vše staré pečlivě chránit a sypat do rozpadajících se staveb spoustu peněz, aby se nerozsypaly. A ony se samozřejmě stále rozsypávají, neboť jsou staré. Typickým příkladem budiž náš 400 let starý domeček. Řešení problému, popsateľné slovy "Zbourat a postavit totéž moderními postupy" je mi velmi, velmi, velmi sympatické. Nevadí mi, že pod omítkou nejsou 1000 let staré pálené cihly, ale 10 let staré cihelné bloky. Je to pěkné, vypadá to staré a kuchaři neplesniví mouka ve skříní.



Posadíme se úplně na zád' otevřené lodě pro cca 100 kodaně-chtivých turistů. Brzy se zaplní a vyrazíme. K vidění je spousta věcí. Majáková loď, nádherné hausbóty, jachty, Královské divadlo, Experimentárium, Opera s úžasnou střechou velikosti Václavského náměstí, Von Frelers Kirke s proslulým venkovním spirálovitým schodištěm a metr vysokým zábradlím, bývalé přístaviště trajektů Tolboden, vojenský přístav, nová Národní knihovna zvaná Black Diamond (s 2,5 miliony svazků a 55.000 rukopisů), Christiansborg Slot (královský palác) a nejkrásnější stavba Kodaně - bursovni palác Borsen s proslulou spirálovitou střechou věže, která vzniká zapletením ocasů čtyř draků.

Po dvou hodinách přistáváme opět v Nyhavn. Využijeme místní WC a jdeme se projít po Larsens Plads. Obdivujeme nádherné jachty, mjííme pěkný parčík Amalie Garden a zavítáme na Amalienborg Slodspatz, obklopený komplexem čtyř královských paláců Amalienborg (dánsky Amalienslot). Jednotlivé paláce jsou pojmenovány Christian VII., Christian VIII., Frederik VIII. a Christian IX. Vybudovali je za pouhých 10 let čtyři významné šlechtické rody kolem roku 1750. Hlavním sídlem dánských králů se staly v roce 1794 poté, co vyhořel původní královský palác Christianborg. V současnosti zde vládne královna Markéta II.



Máme opět štěstí a vidíme střídání královské stráže. Mají pěkné černo-modré uniformy, pravděpodobně funkční útočné pušky a na hlavách krásné černé čepice medvědice. Jde o studenty královské vojenské akademie a vypadají mnohem funkčněji, než stráž ve Švédsku. Také jich hlídá docela dost, na náměstí je jich kolem dvaceti.

Škoda, že není přítomná královna, viděli bychom o trošku větší show včetně královské standardy. Alespoň mají živou hudbu a uprostřed náměstí jezdeckou sochu Frederika V - když už na něj, chudáčka, nezbyl žádný palác.

Pokračujeme po Amaliegade k baptistickému kostelu St Albans' Church (⁴³).

⁴³ <http://www.st-albans.dk/>

St Albans' Church

Je nevelký, zvenčí obložený pazourkem, nepřiliš zdobný a zelený. Nikoli barvou, ta je pazourková. Zelený ekologicky. Svítidla svítí úsporně. Plastové kelímky na nápoje nahradily papírové, kafe je pěstováno bez umělých hnojiv a nese značku Fairtrade. Členové kongregace mohou využívat při cestě na mši CarSharing a snižují tak svoji uhlíkovou stopu.

V Sakristii najdete speciální kontejner na papír a na bioodpad, který se kompostuje v církevní zahradě. Kostelní noviny vychází na recyklovaném papíře a i vaše ctěné pozadí očistí na kostelní toaletě recyklovaný toaletní papír. Čistotným čůristům omyje ruce ekologické mýdlo. A zbožní ekologičtí aktivisté najdou na webových stránkách i Modlitbu za životní prostředí.

Historie kostela je krátká. Je domovem jedné z prvních zahraničních denominací anglikánské církve. Postaven byl v roce 1885 a vysvěcen roku 1887. Pojmenován je po první anglické mučednici, jejíž ostatky byly převezeny v roce 1075 do již neexistujícího dřevěného kostela sv. Marie v Odense. Postaven je v raně anglickém stylu a i svým usazením do okolí se snaží přenést kousek Anglie do Dánska.



Vnější stěny jsou obloženy dánským štípaným pazourkem, vnitřní konstrukce včetně klenby jsou z bílého dánského vápence. Jen věž je z kamene švédského. Provázanost dánsko-švédská je patrná již staletí ve všech myslitelných oblastech. Vzájemné obchodní styky, vzájemné vyvražďování, Vzájemné působení kulturní i církevní. Společný most přes Oresund.

A v poslední době úvahy o převedení Malmo pod Dánskou státní správu v rámci snahy o oživení regionu Skane. S touto myšlenkou kupodivu souhlasí nejen Dánové, ale také nemalá část Švédů. I když pouze ti, kteří v Malmo nežijí.

Počátky života náboženské komunity St. Albans´Church byly docela krušné. Stavitelé musely vyřešit problémy se spodní vodou a stabilitou podloží a draze za ně zaplatit. Zřejmě proto byla stavba uvedena do života zcela bez topení, umělého osvětlení a toalet. Až v roce 1928 bylo instalováno elektrické osvětlení, v roce 1930 plně vybavený záchod v suterénu a zimu v letech 1932-33 konečně, po několika neúspěšných pokusech, prohrálo první topné zařízení.

Vlezeme samozřejmě do kostela. První překvapení přichází hned u vchodu. “Odkud jste?” , vyzvídá stará paní u stolku s kafem, pohledy a spoustou tištěných kostelních průvodců. “Půjčím vám dokument ve vašem jazyce.”

“Tak to pochybuju,” usměju se v duchu, “možná tak v angličtině, němčině, nebo přinejlepším ruštině.” Ale paní je sympatická, chovám se tedy slušně.

“From Czech republic.”

Paní ani nemrkne, zkušeně projede kartotéku a vytáhne laminovanou A-čtverku s českou vlaječkou v pravém horním rohu. A ještě jednu pro Martičku. Naprosto paf hodím do misky na milodary 5 DKK a dostanu pohled.

Pokračujeme kolem The Gefion Fountain (dánsky Gefionspringvandet), docela velkého kamenného bazénu, v jehož středu táhne skupina býků pluh s norskou mýtickou bohyní Gefjun mávající bičem. Jde o největší monument Kodaně, pochází z roku 1908, autorem je Anders Bungaard a vypráví o vzniku Dánska.



Podle pověsti slíbil švédský král Gyfle bohyni Gefion tolik půdy, kolik stihne za jeden den a jednu noc zorat. Ta proměnila své čtyři syny na mohutné voly (prý se ani nemusela moc snažit) a zapřáhla je do pluhu. Za jednu noc tak zorala značnou část Švédska. Orala tak hluboko, že se jí podařilo zemi zvednout. Poté ji vzala a hodila do moře. Tak vznikl ostrov Sjælland. Ze vzniklé díry se stalo jezero Vänern, které svým tvarem ostrov velmi připomíná. Proto musí být na legendě alespoň kousek pravdy. Podle pověsti jezero úspěšně funguje také jako “pramen splněných přání”.

No nic. Šupajdíme dál po nábřeží, nalevo výhled na Kastellet, napravo Tolboden - bývalé přístaviště trajektů, přeměněné po výstavbě Oresundského mostu na vyhlášenou restauraci s ještě vyhlášenějšími levnými víkendovými brunchi. Přes pěkný parčík se spoustou květin a bronzových soch se již v mírném dešti dopajdáme k malé mořské víle.

Víla - toť symbol Kodaně. Malá socha víly z pohádky Hanse Christiana Andersena. To ví pravděpodobně většina evropské populace starší 15-ti let. A co možná neví většina evropské populace starší 15-ti let? Vílu vysochal (respektive odlil - je bronzová) roku 1913 Edvard Eriksen, podle těla své ženy a hlavy primabaleríny, která vílu ztvárnila. Vílu zaplatil Carl Jacobsen, ředitel a majitel pivovaru Carlsberg.



Světově známou se stala až po roce 1964, kdy jí neznámý pachatel uřízl hlavu. Nikdy se nenašli. Hlava, ani pachatel, přestože se k činu přihlásili stovky lidí. Hlavu ji uřízli ještě jednou, pachatel se opět nenašel. Hlava ano. Díky těmto fatálním amputacím je v současnosti nejfotografovanější sochou na světě. I když američané tvrdí, že je první Socha svobody.

Začíná pršet hustěji a fouká studeně. I čas docela pokročil. Šlapeme tedy zpět po Langelinie, pod stavbou s těžce zapamatovatelným jménem “Langeliniepavillonem” a dále po Bredgade. Naproti Amalienborgu nás zaujme impozantní církevní stavba a přes protesty některých členů výpravy vlezeme dovnitř. “The Marble Church”, oficiálně zvaný “Frederiks Church”.

Kostel Frederiks Kirke a město Frederiksstad se rozhodl vybudovat samozřejmě samotný král Frederik V, ke slávě Boží, své a absolutní monarchie. Základní kámen pro kostel kruhového půdorysu s velkorysou klenbou, ve stylu sv. Petra v Římě, byl položen roku 1749. Po zbudování základů se stavba kapánek zadrhla, neboť se král rozhodl zbudovat stěny z poctivých mramorových kvádrů, dovážených z Norska. Obvykle se stavělo z běžného kamene a mramorem obložili stavitelé jen fasádu. Bylo to výrazně levnější. Král si nedal říci a výsledkem bylo výrazné zpomalení stavby z ekonomických důvodů. Král byl prostě švorc.

Po smrti stavitele a posléze i krále (1766) se stavba zastavuje úplně a poslední hřebíček do symbolické rakve Mramorového kostela zaráží syn Frederika V, král norský a dánský Kristian VII, který stavbu oficiálně zakonzervuje “až do odvolání, z důvodu nedostatku financí. Po další desítky let čouhaly k nebi jen dvacet metrů vysoké zdi a malebná zříceninu uprostřed Kodaně sloužila jako inspirace mnoha malířům. Až v roce 1874 převzal staveniště bankéř C.F.Tietgen s cílem dokončit projekt, což se roku 1894 povedlo. A to dokonce o 35 let dřív, než se nám podařilo dostavět katedrálu sv. Víta. Unikátních je 16 zinkových soch nad vstupním portálem, představujících významné osobnosti dánské církevní historie.



Cestou k parkovišti se stavíme ještě na nákup v malém obchůdku - večerce. Je tu zejména spousta piva a multikulti nakupujících, málo místa a rozumné ceny. Nakoupíme nějaké pečivo, sýr, salám, české pivo a naprosto hrozné bombóny. V podzemí opět využijeme WC a pokusím se vyjet z parkoviště. U závory způsobím menší incident, neboť nepochopím sáhodlouhý text v dánštině a spousta nic neříkajících pikogramů.

Pravděpodobně se pokouším nacpat kreditku do škvíry pro parkovací kartu a naopak. V mžiku přichvátá pán dozorčí z budky, který zřejmě vše sledoval na kameře a dobře se bavil. Je vysmátý, vezme mi všechno z ruky, nastrká patřičné komponenty na správná místa a můžeme vyrazit.

Kodaň je moc pěkná, spousta lidí, restaurací, kaváren, krásných bytových domů, lodí, houseboatů, jachet, vody, plavebních kanálů, parků, vody, umění, vody, zeleně a cyklistů. Na kolech jezdí všichni, pánové v saku a teniskách, dámy v šatech a teniskách, dámy v šatech na vysokých podpatcích s čírem, neviděl jsem snad jen dámy bez šatů. Ceny slušné, dokonce i na české koruny, v centru Prahy je určitě draž. Vzhledem ke končící sezoně (konec srpna) bylo i u památek docela prázdno, Malou mořskou vílu okukovalo maximálně padesát turistů. Jediné mínus je pouze komplikovaný výjezd z vesnice Kodaň kamkoli.

Míříme domů - a po nás potopa. Doslova. Po našem odjezdu zasáhne sever Dánska mnohahodinová průtrž mračen spojená se silným vichrem. Zítra bude městská veřejná doprava omezena, lodní doprava zcela přerušena, do centra Kodaně zakázán vjezd osobním automobilům, spousta mostů, tunelů a podzemních parkovišť zavřena.

Chceme ještě dnes projet Dánskem. Najíždíme tedy na dálnici E20, projíždíme celý Sjælland, podruhé Nyborg Bridge, Fyn, počtvrté Little Belt Bridge, u Koldingu přejedeme na E45 a míříme na Haderslev, k pláží Malého Beltu, do kempu Gammelbro. I když přesnější určení místa je pobřeží Arø sundu, 300 metrů širokého průlivku, oddělující ostrov Arø od pevniny. Mít více času, rád bych si ostrůvek projel na kole. Přívozní přístaviště je kousíček na sever.



V kempu nás přivítá starý ukecaný pán a vzhledem k pokročilé hodině nám ochotně nabídne quick-stop za pár kaček. Dostaneme také mapu kempu, která je opravdu potřeba, kemp je obrovský. Domotáme se na loučku ohraničenou živými ploty, kde již parkují tři obytné auta. Usoudíme, že na takové návaly nejsme zvědaví, a přesouváme se na vedlejší loučku, kde je jen jeden stan.

Je tu nezvykle rušno. V kuchyni jsou další dva lidé, po pláži občas projde pejskař, na houpačkách blbnou dvě holčičky. Zbytek večera věnujeme koupání v ledové vodě (za polárním kruhem byla teplejší), sprchování, vaření večere, Barča otestuje houpačky, nasbíráme další mušličky a kamínky. Já se jdu ještě ze tmy projít po pláži směrem k přívozu. Loučení se severem. Jdeme spát docela brzo, v noci nás budí nějací idioti, kteří dorazí dlouho po půlnoci a velmi hlučně vaří večeri.



Sobota 30.8.2014

Vstáváme brzy, snídáme obligátní oves, balíme stan, auto, výjimečně se dnes chovám docela hlučně, ať si sousedi taky přijdou na své. Oko za oko, hluk za hluk. Příjemnou krajinou dánského venkova se prokousáváme ránem, k Aabenraa a zpět na dálnici E45.

Zpáteční cestu po zralé úvaze volíme přes Hamburg, před Hannoverem sjíždíme na dálnici 3 a objíždíme úsek proslulý nekonečnými zácpami přes Celle a dále po dálnici 214. Před Braunschweigem najedeme na E30 a místo na východ, vydám se po dálnici na západ. Protože jezdit po dálnici v protisměru nedoporučuje devět z deseti policistů, otočíme se až na prvním sjezdu v Peine a šupajdíme konečně směrem na východ až před Magdeburg.



V řízení se střídáme všichni tři. Luki řídí dobře a dokonce časem trochu zpomalil, Marta se pěkně rozjezdila a dokonce trochu zrychlila. Ve Švédsku a Norsku jedeme průměrně povolených 100 či 110, radarů je hodně a pokuty vysoké. Také jsme učesali dálniční styl z Evropských myšek na švédskou pohodu - půl kilometru před kamionem do rychlého pruhu, půl kilometru za kamionem se řadíme zpět. V Německu jsou rychlosti stejné, neboť neomezená rychlost je většinou omezená, nebo se díky hustému provozu a stavu dálnice nedá jet rychleji.

Cesta od Hamburgu po Magdeburg je mizerná. V okolí větších měst naprosto ucpaná dálnice, posunujeme se krokem. Kvalita cesty pokulhává, desítky kilometrů dálnice jsou v rekonstrukci, odpočívadla daleko od sebe, často bez WC. Příště zamíříme určitě severní cestou přes Berlín.

Od Magdeburgu měníme směr na jihovýchodní, po dálnici E14, před Lipskem sjedeme přímo na jih na dálnici 9 (E51) a po chvíli kličkování po pěkných cestách vidíme českou hranici. Projedeme Cheb a za chvíli jsme v Lomu u Tachova. Tam nás již čeká teta Hana, několik psů, ovci a suchá postel pod kvalitní střechou.

Neděle 31.8.2014

Ráno nespěcháme. Vychutnáme si postýlku, dostane se nám vydatné a pohodové snídaně, dostanu dokonce knihu s povolením k vyhození, pokud bude shledána blbou. Téhož dne večer shledám knihu jako blbou a vyhodím. S těžkým srdcem odmítáme pozvání na oběd a vyrážíme domů. Dálnice 5 je kousek a už to frčí. Ani nám moc nevadí, že autíčku stále při odjezdu vrže a lupe v kloubech a někde vpředu hučí čím dál víc.

Na Pražské jižní spojce klid, vypadá to na pohodovou cestu a to až po Hořice. Zcela ucpaná dálnice se úplně zastavuje a téměř hodinu a půl stojíme na místě. Je to docela zajímavé, posvačit na dálnici, projít se v prostředním pruhu, shlédnout film. Později se dozvídáme, že se pár kilometrů před námi uvolnil osobní přívěs ze závěsu, zatančil si po dálnici a smetl několik aut. Takže až do konce máme přece jen štěstíčko.

Dál jde všechno dobře, polojasně až oblačně, místy intenzivně dešťově. V pět jsme doma. Zamíříme do pizzerie LaStrada (to není reklama) a šťastný návrat oslavíme spoustou pizzy, kofoly a piva. V příjemné atmosféře domácí "picérky", sytí, spokojení, s posledními deseti kilometry před sebou, hodnotíme uplynulých osmnáct dní. Hodnotíme pozitivně.

Počasí bylo dobré - na Skandinávii, kde většinou prší, vane vichřice, nebo je zima. My měli relativně teplo, přšelo jen při cestě autě a spánku a vichřice vanula jen jeden den. Ujeli jsme 8.500 km bez nehody, bez defektu, bez bloudění. Dojeli jsme až za polární kruh a splnili jsme tak hlavní cíl cesty. Strávili jsme spolu 18 dní, 8 hodin denně v relativně malém autě, 8 hodin denně v relativně malém stanu - a nedošlo k jedinému vážnějšímu konfliktu, nepřišla ani ponorka. Nepočítám-li dvě ponorky v Goteborgu. Nepochopitelné. Asi jsme fakt docela soudržná, tolerantní rodina.

Viděli jsme všechno, co jsme chtěli. Barča si projela Kodaň na lodi, já shlédl Turning Torso, katedrály ve Vaxjo, i Trondheiu. Marta zapadala se sluncem na nejsevernějším cípečku Dánska. Honzík stanul před katedrálou v Uppsale. Luki se dostal za polární kruh v Jokkmokku.

Co chtít víc ? No ... třeba podívat se ještě jednou do Skandinávie.



Data, údaje, čísla

průměrná rychlost : 78 km/h

průměrná spotřeba podle palubního počítače : 7,9 litru

ujetá vzdálenost : 8440 km

Tisícovky :

1000 - 16.8. - 15:45 - Německo, těsně před Dánskou hranicí

2000 - 17.8. - 18:00 - Korsor (Dánsko)

3000 - 20.8. - 8:45 - Uppsala (Švédsko)

4000 - 21.8. - 18:20 - Jokkmokk (Švédsko)

5000 - 24.8. - 16:00 - Tronhdeim (Norsko)

6000 - 27.8. - 12:00 - Za vyhlídkovou cestou směr Oslo (Norsko)

7000 - 29.8. - 17:10 - za Kodaní (Dánsko)

8000 - 31.8. - 10:00 - ČR za Lomem u Tachova

Sesmolil : Tom Simba Křepelka, 2014 - 2015

Fotografie : Tom Simba Křepelka, 2014

Sepsáno a do PDF převedeno v google.doc

Využity byly různorodé veřejné internetové zdroje, zejména wikipedie v české, anglické, dánské, norské a švédské mutaci.

Autor se omlouvá znalcům spisovné češtiny, neboť psaní čárek ve větách mu dělá problémy, stejně jako správné použití s/z, mě/mně a podobné zákeřnosti českého pravopisu.

Cena : email na adresu tomkrepelka@seznam.cz se stručnou recenzí / názorem na přečtenou knihu, poděkováním, kritikou, případně doplněný o vlastní zkušenosti ze Skandinávie, , obohacený o typy na zajímavá místa, stavby, pláže, kempy, přírodní parky, díla sošná i jiná ...
