VELKÁ CESTA SEVEREM

aneb 56 denní putování převážně Skandinávií

Michal Jon a Lucie Kovaříková

Na podzim 1994 jsme dostali nápad. Všichni si mysleli, že jsme se zhlazili. A čím více nás od našeho nápadu zrazovali, tím větší chuť jsme do tohoto „výletu" dostávali. Proč bychom nemohli na kole ujet trasu z Helsinek na Nordkapp a zpět přes Stockholm a Berlín do Prahy? Je to sice o 4000 km delší trasa než naše dosavadní nejdelší putování po Dunajské cyklostezce, Slovensku a jižní Moravě, ale proč to nezkusit. Vždyť kdykoliv můžeme sednout na vlak a jet domů. Přípravy začaly ještě na podzim 1994 - od koupě nových kol až po obstarání map a průvodců.

ZEMĚ SOBŮ

Den „D" přišel 22. června 1995, kdy konečně opouštíme Prahu a odlétáme do Helsinek. Lze se sem samozřejmě dostat i vlakem nebo autobusem, ale cesta je časově náročnější i dražší. Doprava kol se obešla také bez problémů.

První den naší expedice, kterou jsme nazvali **„Norra Polcirkeln 95"**, nezačíná zrovna nejšťastněji. Po prohlídce Helsinek a ochutnávce rybářských úlovků v místním přístavním tržišti nás při výjezdu z města přepadá déšť. Naštěstí na dlouhou dobu jediný, protože jízda v pláštěnkách a návlecích není nejideálnější. Na druhý den je déšť vystřídán větrem, který nás provázel prakticky až do Stockholmu (samozřejmě foukal většinou proti).

Automobilisté tvrdí, že jižní Finsko je placka. Nadmořská výška sice nepřesahuje 200 m n.m., ovšem tátlá stoupání jsou někdy nepříjemná. Zvláště, když kolo s naloženými brašnami víží kolem 45 kg; ještě že jsme zvolili horské kolo FORT Glockner s hliníkovým rámem vážící pouhých 12 kg. Při tak náročném putování je každý gram navíc zmát.

Krajina je v této části země přímo pohádková - svěže zelené nezničené lesy (převládá smrk a bříza), obrovská jezera s křišťálově čistou vodou a obcas pro Skandinávii typický červený dřevěný domeček, většinou farma. Idylka končí v okamžiku, kdy zastavujeme - v tu chvíli jsou kolem nás mraky komárů. O těchto nepříjemných obyvatelích severu jsme věděli - proto jsme se vybavili Českým Repelentem a takto nad komáry vítězíš.

Projeli a prohlédli jsme si tři jihofinská města - Lahti, Tampere a Jyväskylä - a míříme dál na sever do přístavního města Oulu. Před Oulu potkáváme tři promočené a zimou prokřehlé kolegy z Anglie, psychicky nalomené, ale s anglickým humorem, směřující z Nordkappu na Gibraltar. Snad také došli. Kolem města Oulu se zvlnění krajina pomalu narovnává, jezer ubývá a začínají se objevovat bažiny a rašeliniště. Po 913 uštípaných kilometrech přejíždíme hranici chova sobů. Sobi se tu celé léto pasou ve volné přírodě. Chovají se jako užitková zvířata, a to pouze na maso. Z kůže se vyrábějí nejrůznější suvenýry. Nezapomenutelným zážitkem bylo, když jsme asi 2 km projížděli stádem těchto zvířat severu. Každý měl na krku zvonček, při přecházení silnice spoustu času a z nás cyklistů žádný strach (na vědomí nebrali ale ani auta). Takže jsme jeli krokem a fotili a fotili. Při dalších setkáních jsme už soby brali jako úplně normální jev zdejšího kraje.

V plné zbroji před další etapou

POLÁRNÍ KRUH

3. července přijíždíme do hlavního města Laponska Rovaniemi a po osmi kilometrech konečně dotýváme i vyšoutený severní polární kruh na 66 stupni 33' s.š. Zde (po 1106 km) prvně nocujeme v kempu. Protože kempy jsou ve Finsku poměrně drahé, spali jsme vždy u nějakého stavení. Musíme říci, že Finové jsou velmi milý a pohostinný národ. Nejen, že nám vždy dovolili postavit stan na svém pozemku, ale často nás pozvali i na večeři, mohli jsme se osprchovat a několikrát jsme i vyzkoušeli pravou finskou saunu (v kamnech se topí dřevem, rozpálené kameny se polévají vodou a člověk se šlehá březovými větvičkami - to vše působí po cvičodení nárůmze jako balzám).

Z Rovaniemi do Inari můžeme jet samozřejmě po hlavní silnici E75, ale volíme vedlejší silnici, která vede méně civilizovanou krajinou - v úseku Kittilä-Inari projíždíme opravdu divokou, člověkem nefaktutou přírodu. Ta se opět pozvolna mění, začínají se před námi objevovat hluboká údolí pełejovitých řek a poněmě vysoké kopce. Těm Finové říkají tunturi: jsou to hory oblých tvarů, kolem 500 m vysoké, v horní polovině pokryté jen lišejníkem a kamenitými poli. Výraz tunturi se stal základem pro označení bezlesé severské stepi - tundry. Navštěvujeme největší laponskou vesnici Inari. Kdoláma, kdo se sem tímé pod 69. rovnoběžku dostane, doporučujeme prohlédnout si skanzen s laponskými stavbami 200-300 let starými a zaplatit si projížďku lodi po jezeře. Zavezou vás na Ukonkivi - posvátný ostrov Laponců.

A tak jako stuft Laponci, tak i my zde vyslovujeme své přání. A skutečně se vyplnilo. Zajímalo by vás co jsme si přáli? No přece dojet v pořádku až do Prahy.

Za Inari začal vegetační porost pomalu řídnout a snižovat se. Potom už jsme jen občas zahlédli zakrslou břízu nebo borovici. Až na norskou hranici - asi 130 km - jedeme v silném protivětru a ještě k tomu do kopce, potom sice trošku z kopce a znove do ještě většího kopce, pak zase malinko dolů a potom opět pořádné nahoru. Větší průměrnou rychlost než 12,5 km/hod nejedeme, ale alespoň máme čas pokochat se výhledem na laponskou tundru. Ani při té kráse nevaníme prokřehlé ruce a nohy, i když rukavice a návleky samozřejmě máme. Teplota zde totiž na začátku července dosahuje jen asi 10 stupňů ve dne, v noci je kolem 0. Po příjezdu do Norska je jasné, že už jsme zase o kousek severněji, protože vrcholky hor zde pokrývá věčný sníh.

SEVERNÍ MYS

11. července překračujeme 70. rovnoběžku a za městečkem Laksely se pravé dotýkáme Severního ledového oceánu. Na koupání a opalování to zde vůbec není, a proto pokračujeme podél zálivu Porsangen přímo na nejsevernější bod Evropy, na Nordkapp.

1 106 km - polární kruh dobyt

Silnice vede přímo podél oceánu, neustále objíždíme malé fjordy, obdivujeme promyšlené konstrukce na sušení ryb a divíme se, jak v tak drsných přírodních podmínkách ještě mohou žít lidé. Po výjezdu z 2 800 m dlouhého tunelu začíná opravdové severské peklo. Vítr neustále sílí a sil ubývá. Vlevo skála, vpravo strž a moře - schovat se není kam. Je šílená zima, občas prší, máme na sobě všechno naše oblečení a na hlavách kromě přilev i kapucy. Na trajektu z Kafjorda do Honningsvagu trochu nemrzíme - jsme rozhodnuti pokračovat až na Nordkapp. Posledních 30 km na Severní mys je nejkrutějších, kteří jsme doposud na kole absolvovali. Je to zkouška nejen fyzických sil, ale především psychiky. Lucie padá ze silnice do příkopu. Jedeme dál. V neskutečné větrné bouři, mlze a dešti je nám jasné, že zastavit někde v závětří za skálou by se mohlo rovnat našemu konci. Kdo ví, zda by nás někdo našel. Posledních asi 10 km už vůbec nemůžeme jet, jdeme pěšky a kola tlačíme. I tak máme co dělat, aby nás vítr nesfoukl. Pomalu, ale jistě se blížíme k vytoužené cíli. Každou chvíli nás mijí autobus s turisty či osobní auta... Ve 23 hodin konečně dosahujeme nejsevernějšího bodu našeho kontinenta (71. rovnoběžka 10'21"). Půlnoční slunce samozřejmě nevidíme, takže se trošku ohříváme v místním turistickém centru a jedeme zpět do přístavu.

NEKONEČNÁ PLAVBA

Ráno se nalodujeme a raději odjíždíme lodí do norského města Tromso. Bohužel je tato plavba snad ještě horším zážitkem než cesta na Nordkapp. Bouře se neutišila, ale naopak - na moři je snad ještě silnější. Trpíme na vlnách nekonečných 17 bodin a další den na silnici, než se žaludek uklidní. Na druhou stranu - vidět z lodi norské fjordy je také nezapomenutelný zážitek.

Na norsko-finskou hranici stoupáme údolím podél řeky Skibot. Na třicet kilometrech dosahujeme nakonec výšky 542 m n.m., což je vlastně nejvyšší bod celé naší expedice. Dne 14. července si na rozloučenou s Norskem stavíme sněhulák a opět vjíždíme na skok do Finska. Cesta nám rychle utíká, protože celých 120 km jedeme podél hraniční řeky Könkamä. Do Švédska vjíždíme v městečku Karesuando. Z tohoto místa vede až na jih do Helsingborgu nejdelší švédská cyklistická stezka, tzv. Sverigeleden. I my ji částečně využíváme.

Vzhled švédské krajiny za polárním kruhem se téměř shoduje s krajinou finskou. Volíme cestu spíše středem země, takže opět musíme překonat nejeden kopeček. Odměnou za naši námahu je krásný výhled na kopcovitou krajinu a do údolí řek. Po 14ti dnech a 1300 km přejíždíme v Joklmoklsu opět polární kruh.

Za jeden z nejkrásnějších úseků v severní části Švédska pokládáme ten šedesátikilometrový podél řeky Indal. Pohled přes řeku na protilehlé skalnaté svahy je naprosto úžasný.

Z přístavu Sundsvall pokračujeme přes Fjälun a Uppsalu do Stockholmu. Na této části cesty nám denní ujetí kilometry klesají až na 105 (většinou jedeme 120-145km). Trápí nás totiž vysoké teploty (přes 30 stupňů), a tak se spíše koupeme v jezerech a na kole šlapeme jenom ráno a večer. Po dvou dnech strávených ve Stockholmu pokračujeme přes osirovy Gotland a Öland (viz samostané kapitoly) na jih Švédska. Pak přeplouváme trajektem z Trelleborga do Rostocku a již nám zbývá jen asi 630 km přes Berlín a Děčín do Prahy, kde nám tachometr ukázal celkových 5 017 km.

Norské kopečky s věčným sněhem - je to nádhera, ale dřina

Pečlivý čtenář si jistě všiml, že chybí jakákoliv zmínka o defektech. Zde bohužel nemůžeme sloužit. Jak rám FORT, tak osazení Shimano STX SE vydrželo celou expedici bez poruchy. Ani jsme nepichli - jen jsme občas seřídili brzdy a dvakrát dofoukli duše (burunky jsou burumky).

Prožili jsme nádherných osm týdnů v zemích s překrásnou přírodou, pro cyklotouristiku jako stvořenou. Možná jsme ani sami netušili, že se nám tato cesta vydaří. Ale zvládli jsme to a doufáme, že tímto článkem alespoň někoho z vás inspirujeme, jak a kde profit další dovolenou či prázdniny.

OSTROV GOTLAND

Kapitolou samou pro sebe se při našem putování severem Evropy stal ostrov Gotland. Tento největší Švédský ostrov je i největším v Baltském moři. Od severu k jihu měří 155 km a v nejširším místě asi 54 km.

Je skutečným cyklistickým rájem. To jsme zjistili hned na trajektu Nynäshamn - Visby, na němž se přeplavovalo pomalu více kol než aut. Kolo si můžete zapůjčit ale i přímo na ostrově. Této možnosti využívá celá řada turistů, protože dostat se na Gotland v létě s autem je velice obtížné. Ostrov je turisticky natolik atraktivní, že místa pro auta na trajektu jsou vyprodána několik měsíců dopředu. Všechna důležitá místa na ostrově spojuje 350 km dlouhá cyklostezka. Nutno dodat, že provoz na místních silnicích je stejně velice řídký. Je zde velice hustá síť kempů, hotelů a pensionů.

Gotland se od zbytku Skandinávie liší nejen architekturou, ale i přírodou. Je nazýván „ostrovem růží". U vchodu do každého stavení tvoří růže jakousi bránu do domu. Když vyjedete z přístavu v hlavním městě Visby, máte najednou pocit, že jste se ocitli v některém z borových lesíků přímořských oblastí Itálie nebo Chorvatska. Celý Gotland je poset přírodními sochami - rauky. I my se zastavujeme a mnoha z těchto kamenných útvarů vytvořených mořem. Na ostrově je celá řada zachovaných kulturních památek - kostelů, klášterů, mnohých kamenů. Na to, abychom objeli většinu zajímavostí ostrova, nám stačilo našlapat jen 210 km. Celý ostrov je jen mírně zvlněný, pro cyklotouristiku jako stvořený. Doporučujeme navštívit rybářskou vesničku Gnirsvärd, hrad Torsburgen, kláštor Roma.

Ještě jsme se vykoupali na nejkrásněvovanější švédské pláži Tofta a už míříme do hlavního města Visby, ve kterém první srpnovou neděli začíná tzv. středověký týden. Po dobu tého neobvyklé slavnosti se celá historická část města přenáší do 17. století. Všichni obyvatelé se oblékají do dobových kostýmů a hrají si na středověk (mj. můžete vidět rytířské soubeje, ochutnat různé dobové speciality, ba dokonce si dát středověkou koupel). Po krásných, teplých čtyřech dnech odplouváme na pevnina do Oskarshamnu. Moře je jako beránek.

Gotland - „ostrov růží"

OSTROV ÖLAND

Na ostrov Öland připlouváme z Oskarshamnu na stahlčkém „korábu" (15 míst k sezení a místo pro 4 auta). Moře je na rozdíl od předešlého večera jako divoký skopec - dokonce si říkáme, že tato třihodinová plavba byla daleko horší než ta z Nordkappu. Nakonec šťastně připlouváme do Byxelkroku. Když se nám asi po čtyřech hodinách konečně trošku uklidnil žaludek, vydáváme se ze severního cípu ostrova na jih. Öland je nazýván také „ostrovem slunce a větru". A není divu, vždyť ostrov vypadá jako dlouhá úzká madle (4-16 km široká a 140 km dlouhá), kterou ze všech stran bičuje silný vítr od moře. Místní obyvatelé této přírodní síly od pradávna využívali jako zdroje energie, a proto kdysi na ostrově stálo na 4000 větrných mlýnů, dodnes se jich zachovalo 400 a z toho polovina ještě funguje.

Cesta nám rychle utíká, protože jedeme stále po rovině. Každou chvíli se nám naskytá výhled na moře. Projíždíme krásné borové lesy, pastviny, kolem silnice je velké množství povstávajících míst z doby kamenné a runových kamenů (ten snad úplně nejstarší je jižně od Färjestadenu. Öland je totiž jedním z nejdříve osídlených míst severní Evropy. Největším zážitkem pro nás byl desetikilometrový průjezd stepí Stora Alvaret v jižní části ostrova.

Kromě cesty lodí z Oskarshamnu se na ostrov dostanete také z Kalmaru po nejdelším mostě v Evropě (přes 6 km). Na každé informační tabuli na Ölandu je upozornění pro cyklisty, že po mostě přejede denně až 2500 aut, a proto „Švédské stavby silnic a dálnic" zavedli cyklotaxibus (známý londýnský doubledecker), do kterého vás i s kolem naloží a zdarma (!) převezou na druhou stranu.

INFORMACE NA CESTU ● INFORMACE NA CESTU ● INFORMACE NA CESTU ● INFORMACE NA CESTU ● INFORMACE NA CESTU

CHARAKTERISTIKA

Finsko, Norsko, Švédsko jsou země vhodné pro cykloturistiku, s dosud nezkaženou přírodou, četnými kulturními památkami, ochotnými lidmi a drsným podnebím. Do těchto zemí jsme se vydali bez jakéhokoliv doprovodu. S kolem je možné se též zúčastnit organizovaných zájezdů s některými specializovanými cestovními kanceláři (jízda „na lehko," většinou 14 dní).

DOPRAVA Praha-Helsinki:
Letadlem: ČSA přímé letecké spojení (2,5 hod),
plná cena 8-34.000 Kč (zpáteční)
mládežnická (do 26 let) 5.645 Kč (jedna cesta)
Autobusem: trasa Praha -Stockholm (asi 24 hodin) kolem 3.000 Kč a dále lodí Silja Line nebo Viking Line do Helsinek (14 hodin) obyčejný palubní lístek stojí kolem 300,- SEK
Vlakem: Praha-Rostock-Malmo-Stockholm-Helsinki 6.189 Kč
Dopravu osobním autem jsme vyloučili (jak ho dopravit zpět?).

MAPY
Postačí běžná automapa 1:750 000 nebo 1:800 000. Nutno dát při výběru pozor - některé edice, které jsou u nás běžné k dostání, mají severní část Skandinávie v měřítku 1:1 500 000 (ale i 1:3 000 000), což je velice nevhodné (chybí hlavně vedlejší silnice a vyznačení vesnic). Doporučujeme zakoupit mapu s vyznačenými benzinovými pumpami - jediné místo, kde je možno na severu zakoupit potraviny (mimo města). My jsme měli mapy od RV Verlag EURO-CART Finnland a Schweden (1:800 000), které pokrývají celou Skandinávii. Německo jsme přejeli s automapou Německo (1:750 000) od Kartografie Praha. Mapy možno zakoupit až ve Skandinávii od tamních vydavatelů - ty jsou ovšem pro našince velice drahé.

LITERATURA
Vhodné jsou průvodce edice Globus, z nakladatelství Olympia. Je dobré se též informovat v turistických centrech. Nachází se v každém městě a také na hlavních silnicích v turisticky atraktivních místech (např. národní parky). Zde jsou k dispozici veškeré informace o daném regionu, včetně mapa a brožur (v angličtině či jiném světovém jazyce, většinou zdarma).

PODNEBÍ
Na jihu podobné našemu, na severu průměrné letní teploty nepřesahují 12 stupňů. Doporučujeme vybavit se teplým oblečením (rukavice, pro vycházky do přírody vhodné holínky). Za polárním kruhem v době letního slunovratu slunce vůbec neklesá pod obzor. Čím severněji, tím je polární den delší.

CESTOVNÍ FORMALITY
Ke vstupu do všech zemí postačí platný cestovní pas, na hranicích mohou vyžadovat i předložení určitého finančního obnosu na osobu a den (částka vám ochotně sdělí na pražských velvyslanectvích). Pozor též na dovoz alkoholu a cigaret.

MĚNA (stav listopad 95)
1 FIM = 6,20 Kč, 1 NOK = 4,20 Kč,
1 SEK = 3,80 Kč. Je vhodné měnit DEM či USD na poštách (nízký jednorázový poplatek).

CENY
Nejdražší je Finsko, nejlevnější Švédsko, ovšem i to je o 20 i více % dražší než Německo. Platí pravidlo, že potraviny se nejlevněji nakoupí ve velkých supermarketech (v každém městě). V jižní části obchodní síť hustá, na severu nutno nakupovat potraviny do zásoby - ne v každé vesnici je obyčejný dům (natož pak obchod). Voda je na severu plíná v každém vodním zdroji (potoky, jezera, řeky).

UBYTOVÁNÍ
Hotely drahé, vyplatí se ubytování v soukromí nebo v kempech. Hustá síť kempů i na severu. Ve Finsku tři kategorie kempů, liší se vybavením, ceny 30-90 FIM. Platí se jen za stan. V Norsku a ve Švédsku často nutno k ceně za stan (asi 60-100 SEK) připočítat platbu za teplou vodu. Většina kempů má i chatičky (o něco dražší). Jinak na severu možno stanovat ve volné přírodě (mimo národní parky). V celém Švédsku platí zákon umožňující stanovat jednu noc kdekoliv v přírodě (v případě zemědělsky obdělávaného pozemku nutno domluvit s majitelem).

TELEFONOVÁNÍ
Bez problémů z automatů přímou volbou, na severu většinou u benzinových pump.

CYKLISTICKÉ OBCHODY
Ve všech městech, spojeny i se servisem. Ceny náhradních dílů vyšší než u nás. Protože ale na severu měst moc není, doporučujeme alespoň ty nejzákladnější věci vézt s sebou (včetně nářadí).

FOTOGRAFOVÁNÍ
Pořizovat snímky vojenských objektů a ve vojenských oblastech, které jsou průjezdné, je přísně zakázáno. Například ve Švédsku jsou tyto oblasti v okolí Stockholmu, na ostrově Gotland a na jihovýchodním pobřeží.

TURISTICKÉ INFORMAČNÍ KANCELÁŘE
Viz odstavec o literatuře.

NA JAKÉM KOLE
Doporučujeme horské nebo trekkingové kolo. Hlavní silnice mají kvalitní asfaltový povrch (i na severu), většina vedlejších silnic ve Finsku a na severu Švédska je tvořena svážkovanou štěrkou (takto se silnice ošetřují dvakrát ročně), kvalita těchto silnic se mění s počtem aut, která před vámi projela. Problémem jsou též rekonstrukce silnic (frézování, pokládání nového povrchu), které probíhají za plného provozu - jízda po kamenech je někdy zcela nemožná - z tohoto důvodu nedoporučujeme silniční kolo s galuskami. Provoz na hlavních silnicích je na severu minimální. Hustá síť cyklistických ozezek (převážně vedeny po vedlejších silnicích, ve většině měst zvláštní jízdní pruhy).

OCHRANA ZDRAVÍ
Je dobré se před cestou pojistit. Protože ČR není členem EU, nutno např. ve Švédsku zaplatit manipulační poplatek před každým ošetřením (1.060 SEK). Doporučujeme vézt s sebou repelentní přípravky proti hmyzu (komáři, mušky) a též mast na štípance (např. Fenystil).

INFORMACE NA CESTU ● INFORMACE NA CESTU ● INFORMACE NA CESTU ● INFORMACE NA CESTU ● INFORMACE NA CESTU