

## Francouzské pobřeží Středozemního moře a italské Alpy (*Francie, Itálie, Rakousko, Německo*)

Tento článek navazuje na předcházející článek o cestě do jihofrancouzského Marseille a popisuje zpáteční cestu, neboť cesta do Marseille vlastně tehdejší putování teprve otevírala, cesta zpět bude převážně zaznamenávat její hlavní část a návrat zpět. Na rozdíl od předcházejících článků zde neuvádím souhrnné faktografické údaje, neboť popis se bude týkat množiny měst či pobřežních sídel, takže faktografické údaje, budu uvádět přímo v rámci popisů jednotlivých dílčích cílů cesty, bude-li to účelné, ovšem pokud je vůbec budu znát.

### 1. kapitola, kudy z Marseille, aby to bylo oklikou domů.

Cesta z Marseille vedla v podstatě téměř celým jihofrancouzským a pár kilometrů rovněž italským pobřežím Středozemního moře a následně italským vnitrozemím, italskými Alpami, později pak Alpami v Rakousku a v Německu.



*Atmosféra na moři pár desítek minut před příchodem mořské bouře v Marseille*

#### **Popis cestovní trasy:**

Omlouvám se, ostatně jako obvykle předem nepražákům, že jsem necestoval rovnou ke každému jednomu z nich až domů. Cesta (z Marseille), kterou uvádím, není jediná možná, zejména návrat po projetí francouzského jižního pobřeží a po Itálii může vést i jinými trasami. Při mé první návštěvě jsem volil důsledně cestu po pobřeží až do Italského Janova, odtud pak do Milána a dále přes Bolzano a Bressanone Brennerským průsmykem do rakouského Innsbrucku. Při druhé návštěvě jsme odbočili hned za italskými hranicemi k severu a přes Turín a Miláno směřovali dále k severu kolem jezera Lago de Lecco až do města Sondrio a odtud pak přes Italské

Alpy do Bolzana. Dále se pak cesta téměř shodovala s trasou při návratu z méj první návštěvy jižního pobřeží Středozevního moře.

### Cesta zpět z Marseille

**Francie:** Z Marseille jsme vyrazili odpoledne z centra v okolí Port Vieux po dálnici A50 směřující do Toulonu. Na sjezdu č. 12 jsme odbočili vpravo na silnici D 559 (Route de Beausette) a po ní došli k moři, zde tato silnice D 559 pokračuje směrem vlevo, po které jsme se dostali až do centra menšího přístavního města **Sanary sur Mére**. (*velmi doporučuji prohlídku i pobyt*), možnost koupání na městských plážích východně od přístavu, až tam vede silnice č. D 559). Ze Sanary sur Mére jsme pak vyjeli zpět na dálnici A 50 z centra města, kde D 559 směřuje přes kruhový objezd cca 1 km za městským přístavem, zde pak směrem doleva na D 11 (Avenue de l'Europe Unie) a na dalším kruhovém objezdu pak D 11 pokračuje vpravo (po Route de la Gare a následující Route de Sanary), podjede se dálnice A 50 a na dalším kruhovém objezdu se odbočí vpravo po D 26. Po ní se dostanete zpět k dálnici, přímo pod ní je další kruhový objezd, ze kterého odbočíte (6. exit) na výjezdu č. 13 zpět na dálnici A 50 směr Toulon. Po této dálnici se dostanete až do centra přístavního města **Toulon**. Z Toulonu lze pokračovat po dálnici A57 ze které odbočíte po asi 5 km jízdy na sjezdu č. 6 směr město **Hyères**. Pokud jej nebudete chtít navštívit, objedete jej po jeho jižním okraji, dálnice A 570 dále pokračuje jako silnice N 98 (a částí trasy je souběžná s D 559, kterou jste poznali v Sanary sur Mére). Pojedete po ní až za přehradu Barrage de Tarpan, kterou minete po pravé straně a po dalších cca 2 km odbočíte vpravo na silnici (opět) D 559 (La Garrique) a po ní pojedete cca 5 km do přístavního městečka **Le Lavandou** (opět možnost návštěvy, koupání, odpočinku). Na pobřeží v Port Lavandou, těsně za přístavem silnice D 559 odbočíte vlevo a po ní pojedete velmi zatáčkovitou a různorodou cestou v podstatě stále po pobřeží Středozevního moře přes řadu vesniček a městeček až do většího letoviska **Cavalaire-sur-Mére**, které stojí za zastavení a snad i setrvání na pár hodin, den či pár dní. Z Cavalaire-sur-Mére budete pokračovat dál po silnici D 559 přes La Croix-Valmer až na křižovatku před Les Marines de Cogolin. (kde se opět spojí se silnicí N 98). Vy se ovšem dáte doprava po silnici č. D 98a, která vás dovede po cca 5 km jízdy do letoviska **Saint Tropez**, (opět prohlídka, odpočinek, možno i pár dní setrvat). Pláže ke koupání naleznete buď jižně od městečka zejména u osady **Les Salins** nebo pak až u blízké vesnice **Pampelonne** po silnici D 93 vedoucí ze Saint Tropez po asi 5 km jízdy a ze Saint Tropez na ni odbočíte z D 98a vpravo těsně před Saint Tropez. Ze Saint tropez se vydáte cca 5 km zpět po silnici D 98a zase až na křižovatku před **Les Marines de Cogolin**. Tam odbočíte vpravo na silnici N 98 a po cca 1 km přijedete do dalšího letoviska a rybářské vesničky **Port Grimaud**, jejíž přístav je podstatně větší, než sídlo samotné. Pak pojedete přes řadu dalších vesniček a letovisek po N 98 až do městečka **Sainte Maxim**. Do centra v blízkosti přístavu přijedete po Avenue Charles de Gaulle. Zde máte dvě možnosti, buď pokračovat pomalu po pobřeží po silnici D 1098 po které přijedete do přístavního města **Saint Raphael** a sousedního města **Fréjus** a dále až do města **Cannes**. Tuto cestu jsem volil při své první návštěvě francouzské Rivieri. Podruhé jsem ale volil následující rychlejší cestu. V centru Sainte Maxim jsme odbočili vlevo na silnici D 25 (po Avenue Georges Clemenceau) a po ní přes **Les Richard** projeli cca 25 km dlouhou trasu na sever k dálnici A8 (E80), směřující do Cannes. (*Cesta vede poměrně úzkou silnicí po horském hřebeni, kde budete koly auta hladit okraj nejedné hluboké strže a kde se místy nepodaří dvěma vozům vzájemně vyhnout, takže se mi stalo, že jsem se svojí dodávkou musel také asi*

cca 400 metrů couvat do kopce a na okraji strže, když jsem dával přednost nějakému Němci, který jel s přívěsem a couvalo by se mu hůře a navíc z kopce, což by pro přívěs ani toho Němce nebylo asi nejlepší. Je to cesta, která Vás tak trošku přezkouší z řidičského umění.) Dálnici pojedete a po asi 1-2 km se dostanete severním směrem do městečka **Le Muy**, kdy v centru D 25 odbočuje vlevo, vy ale pojedete rovně na navazující silnici D825 (Bulevard de la Liberation). Tato silnice (Route de Frejus) po cca 3 km jižním směrem vás opět přivede (jižním směrem) pod dálnici A8 a po dalším cca 1 km zavede na kruhový objezd v těsném sousedství dálnice, za kterým budete ale pokračovat rovně, neboť zde nájezd na dálnici není. Po dalších cca 5 km jízdy dojedete do **Puget-sur-Argens**, kde přijedete opět na kruhový objezd, po něm se dáte vlevo a po asi 500 metrech odbočíte vpravo na nájezd na dálnici A8. Dálnice A 8 vás dovede do **Cannes**. Z dálnice A8 sjedete na výjezdu č. 41 (La Bocca) a do města Cannes pojedete silnicí D 6007 (Avenue de Saint Exupéry, která přejde v Avenue Francis Tonner a později Avenue de Dr. Raymond Picaud, ta pak přejde v Rue de Gerorges Clemenceau, směřující vpravo, po asi 300 metrech odbočíte vpravo po Rue de Port a přijedete do přístavu v těsné blízkosti objektu, dost nevzhledného, kde se konají známé filmové festivaly.) Zde se dáte vlevo na nábreží Saint Pierre, po pravé straně budete mít přístav a pořád touto cestou dojedete přes Pantiero na Boulevard de la Croisette což je hlavní nábrežní promenáda v Cannes lemovaná po obou stranách palmami. Jste v samém centru Cannes, kde si zastavíte na prohlídku a odpočinek, případně koupání. Zpět pojedete opět po nábrežní promenádě Boulevard de la Croisette, ovšem opačným směrem, na jeho konci, ještě než přejde opět v Pantiero odbočíte vpravo na Rue Du Marechal Joffre a z ní pojedete rovně na dlouhý rovný Boulevard Carnot severním směrem. Po cca 1,5 km odbočíte vlevo na silnici D6285 (Avenue de Campon) a po dalším asi 1,2 km odbočíte vpravo na exitu č. 42 (Mougins) a najedete na dálnici A8 východním směrem.(směr Nice). Před Nice odbočíte z dálnice A8 vpravo na sjezdu č. 49 v těsné blízkosti letiště projedete cca 500 metrů, pojedete most a za mostem odbočíte vlevo nájezdem na dvosměrnou Promenade Edouarde Comiglion-Molinier, vedoucí podél letiště. Ta plynule přejde v Promenade des Anglaise a přivede vás přímo do centra **Nice** na nábreží, kde jsou po pravé straně i městské pláže. (odpočinek, prohlídka, koupání atd.). Na dálnici A8 se vrátíte zpět, když na konci Promenade des Anglaise odbočíte vlevo těsně před budovou Opery v Nice a pojedete dále po trase D 2204 po Boulevard Jean Jaurés, který se mírně kroutí a přejde v Route de Turin. Po cca 5 km jízdy najedete na nájezdu 55 znovu na dálnici A8 (E74;E80) a pojedete východním směrem. (Mimochodem tato dálnice je nejen velmi pěkná a jsou z ní vidět nádherné krajinné scenerie, ale kopíruje i antickou Římskou silnici kdysi spojující Středozemní moře s Atlantikem.) Dálnice A8 Vás přivede na exitu 56 k odbočce na dálniční spojkou A 500, která přejde následně v silnici D 6007, po které se můžete podívat do Monaca.

**Monaco, (Monte Carlo):** Silnice D6007 vás přivede po Avenue de Prince Rainier III. do Monackého knížectví a tedy do státečku bohatců a nízkých daní. Z Avenue de Prince Rainier III. (D 6007) odbočíte na D 6307 Boulevard Jardin Exotique a ten Vás dovede do strmých ulic velmi kopcovitého Monaca. Zde odbočíte vpravo a pojedete po svahu hory, na jejímž úpatí město stojí serpentinovitými ulicemi Rue Francois Joseph Bosio; Boulevard de Belgique a Avenue Pasteur na Boulevard Rainier III. a z něj pak na Avenue de Gabian de Fontvielle která se stáčí vlevo kolem bloků domů. Na druhé křižovatce odbočíte vlevo po Avenue Albert II., která vás dovede do menšího přístavu Port de Fontvielle, kde se pokusíte zaparkovat nebo tunelem do velkého přístavu Port Hercule. Tam si někde, (a není to jednoduché), naleznete parkování. A jako vždy prohlídka, odpočinek atd. (Ve skutečnosti je vjezd - ale i

*návrat zpět- v Monte Carlu jednodušší než to na první pohled vypadá z tohoto popisu, počítejte však s úzkými a strmými ulicemi a velmi omezenými možnostmi parkování.)*

**Francie:** Z Monaca pak vyjedete zpět na dálnici A8 z Port Herkule po Boulevard Albert 1.er (...je na trase okruhu VC Monaca F1), který přechází v Boulevard de Ostende a Avenue de Monte Carlo přivede ke světoznámému Casino de Monte Carlo, které objedete zezadu a zprava a na druhé křižovatce pak odbočíte vpravo na Boulevard des Moulins. Po asi 150 metrech odbočíte vlevo do kopce a po dalších asi 100 metrech pak vpravo do Avenue Camille Blanc, která je na trase D 51. Po dalších asi 100 metrech odbočíte vpravo na Avenue du General de Taille. Po asi 250-300 metrech jízdy odbočíte vlevo a po dalších asi 50 metrech pro změnu vpravo na Avenue de Verdun, po dalších asi 300 metrech do kopce pak vlevo na velmi prudký a zatáčkovitý Boulevard de la Turbin a na jeho konci přijedete na křižovatku typu T, tam se dáte vpravo a tím se vrátíte (na jiném místě než při vjezdu do města) na silnici D6007, ulice Moyenne Corniche. Po ní pojedete až do táhlé pravotočivé zatáčky, ve které je po levé straně atletický klub a před koncem této zatáčky odbočíte vlevo šikmo do kopce na trasu D51 na Bretelle du Visatero přecházející v Avenue de Agerbol. Ta Vás pak dovede přímo až na dálnici A8, nájezd č. 58 (Roquebrunne). Dálnice A8 vede na francouzsko italskou hranici, kde plynule přechází v italskou dálnici A10 (E74;E80) vedoucí do města Ventimiglia.

*(Kdo nebude chtít cestovat po dálnici, může z přístavu v Monte Carlu pokračovat po pobřeží – silnice D6007 do letoviska **Menton** a dále až na francouzsko-italskou hranici, pokračováním této cesty jej pak přivede po italské silnici SS1 do italské Ventimiglie. My jsme však tentokrát volili časově méně náročnou cestu po dálnici. Přes Menton jsem jel při své první návštěvě Středomořského pobřeží Francie o několik let dříve.)*

**Itálie:** Návrat po italském území je možný dvěma způsoby. První možnost je cestovat po pobřeží via San Remo a přístav Genova (Janov), dále pak po dálnici do Milána (tudy jsem jel při své první návštěvě italské Riviery) a druhý vede odbočkou z Ventimiglie severním směrem, kde se znovu přejede do cípu Francie a po krátkém úseku opět po francouzském území pak do města Cuneo a odtud rovněž po dálnici do italského Milana, na jehož předměstí jsme se ocitli již při cestě k moři. Tuto cestu jsem volil při své druhé cestě těmito místy a je předmětem našeho popisu cestovní trasy.

Tak tedy z francouzsko-italské hranice po dálnici A10 (E74;E80) až na exit ve Ventimiglii, což je první italské město za hranicí spojené s městem Bordigera (stejně asi jako Fýdek s Místkem nebo Beroun s Královým Dvorem u nás), názvy však mají oddělené. Exit Ventimiglia vás vyvede přímo na silnici SS20 (E74), po které se dáte do kopců severním směrem pryč od moře. Projedete řadou vesniček až do San Michele, za kterou silnice SS20 - (*opravdu to není sovětská raketa středního doletu, ale číslo silnice*) - odbočuje vpravo a přivede Vás na italsko-francouzskou hranici po cca 3 km jízdy.

**Francie:** Italská silnice SS20 po přejezdu hranice přechází ve francouzskou D6204 (E74). Silnice vede převážně neosídleným zalesněným pohořím přes několik menších osad a dokonce z ní nevede až na jednu výjimku (asi 5 km za hranicí) žádná odbočka. Působí to tam dojmem, jako kdyby toto v podstatě prázdné území Francouzi od Itálie získali kdysi anexí, ale nic bližšího o tom nevím. Po francouzském území zpět na italskou hranici projedete trasu dlouhou cca 35 km. Pak opět přejedete francouzsko-italskou hranici a vrátíte se do Itálie.

**Itálie:** Po opětovném, již druhém přejezdu francouzsko-italských hranic při cestě zpět budete opět pokračovat po italské silnici SS20 (E74), která vás přes řadu vesnic

přivede převážně půvabným horským prostředím až do města Cuneo, které projedete prakticky po jeho levém okraji. My jsme toto město nenavštívili. Na kruhovém objezdu, kterým končí Corso 4. Novembre odbočíte vlevo na silnici SR20 a po ujetí cca 800 metrů na dalším kruhovém objezdu odbočíte vpravo a budete po SR20 (E74) pokračovat po Via Torino. Před velkým obchodním centrem odbočíte vpravo na silnici SS231 (E74) a po ní pojedete až k městu **Fossano** kde před městem najedete na 4 proudou silnici označenou rovněž SS231, která funguje jako západní objezd Fossana. Na odbočce Fossano Centro odbočíte na exitu vpravo, pojedete až na kruhový objezd, po kterém se dáte doprava na trasu SS28, po ní objedete jižní okraj Fossana. Po cca 600 - 800 metrech odbočíte na exitu vpravo a po nadjezdu přejedete silnici SS28 doleva na Via Bisalta a po dalších asi 200 metrech odbočíte na dalším kruhovém objezdu vpravo na Frazione Loreto (je to vlastně odbočka vlevo přes nadjezd). Tato silnice vás pak dovede asi po 5 km jízdy na nájezd u dálnice A6 (E717) Fossano. Dálnici podjedete a z kruhového objezdu na ni najedete odbočkou doprava – nájezd směr Torino. Po dálnici A6 pojedete až na křižovatku s dálnicí A 55 u Torina, které necháte po levé straně. Odbočíte na exitu z A6 vpravo a najedete na dálnici A55 (E70) *(po které jste opačným směrem jeli směrem do Marseille – viz. minulý článek v Hyundai na cestách)*. Dálnice A55 u obce Santena plynule přechází v dálnici A21 (E70) a po ní budete beze změny směru pokračovat až na křižovatku s dálnicí A7 (E62) u města Gorgona. Zde odbočíte vlevo na dálnici A7 a po ní budete pokračovat až do velkého a významného města **Milano**. (Možný je i dálniční objezd Milana po dálnici A 51.) Průjezd centrem Milana byl cestou zpět nutný. V Milanu jsou v podstatě 3 vnitřní městské okruhy, nejsou však jako okruhy značené, *(či si spíše nepamatuji, jestli jsou a tak pro jistotu říkám, že nejsou, i když i to může být nesprávně)*. Vy pojedete po prostředním a nejpropustnějším z nich. (Kdo zamýšlí směřovat do centra si odbočí dle potřeby a najde si cestu sám, není to zásadní problém, parkování však ano, protože Italové mají zvláštní oblibu v mini autech a umístit tam více než pětimetrovou dodávku u chodníku není nejjednodušší, protože mezery jsou mezi vozy obvykle o dost kratší. Navíc se při vjezdu do středu města platí mýtné, a to od 7:30 hod do 19:30 hod.) Dálnice A7 skončí v městské části Toretta a pak cesta pokračuje cca 500 metrů rovně po Via Spezia až na křižovatku s Viale Liguria, zde odbočíte vpravo a pak pojedete bez odbočení po širokých městských třídách majících povahu městského okruhu nazvaných postupně Viale Tibaldi, Viale Toscana, Viale Umbria, Viale Piceno a Viale Abruzzi, která končí na (náměstí) Piazzale Loreto. Zde se dáte doleva na Viale Brianza, která po vnoření do podjezdu pod rozsáhlým kolejištěm milánského Centrálního nádraží se změnila na Viale Lungiana. Po té pojedete rovně přes Piazza Carbonari na Viale Marche, kde asi po 300 metrech odbočíte vpravo na širokou čtyřproudou Viale Zara, po ní pak rovně po cca 1 km se tato třída změnila postupně a bez odbočení na Viale Fulvio Testi a následně Viale Brianza a dále pokračuje jako Viale Lombardia a Viale Nuova Valassina (označenou jako trasa SP5 nebo jako silnice SS36). Pojedete rovně až tam, kde Viale Nuova Valassina na křižovatce tvaru Y odbočuje vlevo a přes předměstskou obec **Seregno** stále rovně směřuje jako silnice SS36 přes řadu vesnic až do města **Lecco** na břehu Lago de Lecco (jezero Lecco). Po pravém břehu tohoto cca 40 km dlouhého jezera budete pokračovat severním směrem (místy i tunely) po silnici SS36 až za městečko Colico téměř až na konci jezera Lago de Lecco. Za městem **Colico**, (město leží po levé straně od silnice) je křižovatka se silnicí SS 38, na kterou odbočíte doprava *(směr Sondrio – v tomto místě budete v podhůří Alp vzdušnou vzdáleností cca 25 km od švýcarské Bellinzony, kterou jsme projížděli cestou do Marseille, jak bylo uvedeno v minulém vydání občasníku Hyundai na cestách)*. Po silnici SS38, pojedete

až do města **Sondrio**, jde o silnici vedoucí v nedaleké vzdálenosti od Švýcarské hranice a relativně souběžně s ní v horském údolí a Sondrio je podhorské alpské město velikosti cca českého okresního města. Ze Sondria si můžete udělat cca 20 km dlouhý výlet prudkou silnicí do Alp směrem ke Švýcarské hranici, skončí v horské vesnici **Funivia** a pak se vrátit zpět, (my jsme tam ale nebyli). Pokračovat budete po SS38 ze Sondria po jeho jižním okraji až do obce **Tresenda**, kde odbočíte vpravo na silnici SS39 Via Nazionale a vydáte se prudkým stoupáním a serpentinovitou silnicí do Alpského pohoří (tzv. Orobské Alpy), projedete řadou horských vesniček sloužících i jako rekreační střediska až do obce, či spíše alpského městečka **Edolo**. Zde odbočíte až téměř za obcí doleva na silnici SS42 Viale Luigi Folonari a Via Nazionale a budete dále stoupat k alpským vrcholům tyčícím se ve výši přesahující 3 500 metrů nad mořem po velmi prudké, serpentinovité silnici na pokraji různých i velmi hlubokých horských strží, takže i zde terén poněkud přezkouší vaše řidičské dovednosti. Tato silnice vede nádhernými přírodními sceneriemi a projedete po ní desítkami vesniček a rekreačních horských středisek, vybavených vleky a lanovkami směřujícími k alpským vrcholům. Takže je zde příležitost k turistickým výletům a horským výstupům do výšek, kde už neexistuje žádná vegetace a je i trvalý led. Postupně, počínaje tak asi obcí **Pelizzano** začne silnice SS42 opět klesat a vzdalovat se alpským vrcholům. Po SS42 pojedete až k obci **Cis** (obec je po levé straně), kde přijedete na křižovatku tvaru T, odbočíte vpravo a pokračovat budete po silnici SS 43. Obec je na horním konci asi 20 km dlouhého horského jezera Lago de Santa Giustina a vy pojedete po jeho pravém břehu jižním směrem podél jezera, pořád v podstatě z kopce. Silnice SS43 vás definitivně vyvede z alpského pohoří a přes vesnici Mezzolombardo po Via Tonale pojedete dálnicí A22 (E45) směřující severně do Brennerského průsmyku a Innsbrucku v Rakousku, *(po dálnici však nepojedete, nerozhodnete-li se jinak)*. Ze silnice SS43 vyjedete definitivně v obci San Michelle all'Adige, kde na křižovatce tvaru T odbočíte vlevo na silnici SS12. Po silnici SS12 pak pojedete velmi půvabnou krajinou, (která jako celek působí tak trochu jako jedna velká zahrada) až do města Bolzano pojmenovaného po italském matematikovi. Pokud si město nebudete chtít prohlédnout, tak po příjezdu do města cca po 100 metrech odbočíte vpravo na Via Maso della Pieve (resp. Pfarrhofstrasse – je to tam dvojjazyčné) a Bolzano minete po jeho východním okraji. Po cca 1 km budete pokračovat po Via Claudia Augusta tato ulice Vás po cca dalších 2,5 km z města vyvede směrem k Brennerskému průsmyku opět po silnici SS12 (Via Campiglio), která je souběžná s dálnicí A 22 a proto je až na mírnou časovou ztrátu dle mého názoru zbytečné na tuto dálnici najíždět a hlavně je zbytečné platit mýtné italskému státu. Silnice SS12 postupně stoupající opět do hor Vás přivede do města **Bressanone (Brixen)**, které si rovněž můžete prohlédnout. Dále vás tato silnice přes osadu **Vipiteno** zavede až do Brennerského průsmyku (přes vesničku **Brennero**), kde přejedete italsko rakouskou hranici. *(Po celou cestu počínaje městem Lecco nad Milanem, přes Sondrio až po horské silnice SS39 a SS43 až po Brennerský průsmyk na italsko rakouských hranicích pojedete nádhernými přírodními sceneriemi s krásnými krajinnými výhledy.)*

**Rakousko:** Cesta přes Rakousko do Německa v celkové délce cca 50 km nám opět nestála za to, abychom kupovali rakouskou dálniční známku a proto z Brennerského průsmyku jsme jeli po původní rakouské silnici č. 182, jejíž trasu kopíruje novější dálnice A13. Tato silnice Vás přivede bez nutnosti odbočit do města **Innsbruck**. Do města přijedete po Brenner Strasse a pak už v centru Leopoldstrasse (Je to naprosto jinde, než byste do města sjížděli z dálnice). Na velké křižovatce s Insbrucker Strasse (trasa silnice č. 174) odbočíte vlevo. Po Insbrucker Strasse pojedete rovně, až

přejedete most přes řeku Inn a za mostem po cca 500 metrech přijedete na velkou křižovatku typu T, kde odbočíte opět vlevo na Tiroler Strasse. Ta vás navede na silnici č. 171 a po ní pojedete asi 10 km rovně západním směrem až za Innsbruck. Nenechte se splést nájezdem vlevo na dálnici A13. Na konci Innsbrucku tato ulice pokračuje po pravém břehu řeky Inn (dálnice A 13 je na břehu levém). Těsně před obcí **Zirl** (západní satelit Innsbrucku) odbočíte vpravo na silnici č. 177 (E533) Seefelder Strasse a pak Zirlerbergstrasse - po této cestě objedete Zirl po severním okraji a vydáte se na prudce stoupající a zatáčkovitou alpskou horskou silnici vedoucí k rakousko-německým hranicím. *(Upozorňuji hlavně na 180° zatáčku v prudkém stoupání cca 1,5 km za Zirlem, kde jsem musel poprvé za celou cestu zařadit při jízdě do kopce 1. rychlostní stupeň, jinak by motor zhasnul, neboť dvojka by to nezvládla.)* Projedete opět řadou horských vesniček, z nichž první bude **Leithen** a poslední bude **Scharnitz** téměř na rakousko-německé hranici, která protíná silnici asi tak 500 metrů za vesnicí.

**Německo:** Po přejetí rakousko-německé hranice se rakouská silnice č. 177 změní na německou silnici č. 2 (E533). První obcí, ke které vás přivede je **Mittenwald** a silnice vás povede po jeho východním okraji. Po asi 1 km jízdy za vesnicí přijedete k jezeru Isarstausee po pravé straně, za kterým je křižovatka se silnicí č. 11 směrem doprava. Křižovatka je v dlouhé levotočivé zatáčce a vy pojedete dále po silnici č. 2 jakoby rovně. Po dalším kilometru budete mít po pravé straně horské jezero Barmsee. Po silnici č. 2 po dalších cca 5 km jízdy přijedete do městečka a známého lyžařského střediska **Garmisch-Partenkirchen**, *(které stojí za prohlídku pro jeho horskou rázovitost, okolí je mimo zimní sezónu vhodné rovněž pro pěší túry)*. Asi tak 2 km za Garmisch-Partenkirchen před obcí Burgrain (po levé straně za řekou) silnice č. 2 odbočuje vpravo a vy pojedete stále po ní. Po dalších asi 12 km za obcí Oberau, (opět leží po levé straně), pak najedete na čtyřproudou německou rychlostní silnici na trase E 533, která vás jednak vyvede z alpského pohoří a hlavně zavede do **München**, hlavního města spolkové země Bayern (Bavorsko). Do města bohužel vjíždí v místech, kde není dálniční objezd, takže Mnichov, který (pokud se v něm nebudete chtít zastavit - a my jsme tentokrát nechtěli), projedete přes centrum. Není to ale problém, je tam kvalitní směrové značení, (což například ve Francii či Itálii ne vždy je pravidlem). Do města přijedete po široké třídě Einhorn Alee, až se ocitnete na křižovatce tvaru T (Mitteler Ring – střední okruh) odbočíte vpravo a pojedete po Mittlerer Ring cca 1,5 km až podjedete čtyřproudou Plinganzerstrasse, za ní odbočíte na nájezd vlevo a najedete na Plinganzerstrasse směrem do centra. Po této ulici pojedete rovně dalších cca 1,5 km až do městské části Sendling, kde odbočíte šikmo vpravo do Lindwurmstrasse cca 2 km až přijedete na velkou křižovatku se Sonnenstrasse v centru města. Zde odbočíte vlevo a pojedete po Sonnenstrasse po západní hranici Starého města (Altstadt) až na Karlsplatz (Karlovo náměstí), kde Sonnenstrasse končí křižovatkou. Náměstí projedete rovně a asi po 100 metrech přijedete na další velkou křižovatku, kde se dáte doprava na Maxmiliansplatz, (Maxmiliánovo náměstí), které bezprostředně navazuje (poznáte ho podle toho, že po levé straně budete mít městský park). Pojedete stále rovně až na Oskar von Miller Ring, který se po asi 250 metrech jízdy stočí vpravo a po dalších asi 200 metrech dojedete na křižovatku s Ludwigsstrasse, která do křižovatky ústí zleva. Odbočíte vlevo na Ludwigstrasse, která se brzy změní na Leopoldstrasse a pojedete rovně cca 2 km až přijedete v městské části Schwabing na křižovatku s širokou čtyřproudou Ungererstrasse. Po ní pojedete dalších cca 2,5 km, kde odbočíte vpravo na nájezd rychlostní silnice (E45). Po ní pojedete cca 17 km, kde na křižovatce u Neufarn odbočíte vpravo na dálnici č. 92 (E53). Po této dálnici pak pojedete v trvalém

mírném stoupání k pohoří Šumavy až na její konec v městě **Deggendorf**. Dálnice ve městě končí a dále prochází městem a plynule pokračuje přes město jako silnice č. 11 (E53). Pojedete po ní až do obce Pattersdorf, která je před vámi. Těsně před obcí odbočíte vpravo, kam vede dále silnice č. 11 (současně i č. 85) a budete pokračovat rovně až do města **Regen** (Řezno). Na jižním okraji Regen na exitu odbočíte vlevo a pojedete dále po silnici č. 11, která prochází jižním okrajem města a pokračuje řadou vesnic přes pohoří Šumavy až do německé **Železné Rudy** (Eisenstein), kde končí na německo české hranici.

**ČR:** Z německo-české hranice už z české **Železné Rudy** pojedete po silnici č.27(E53), která míří do **Klatov, Přeštice a Plzně**. Před Plzní u Litic na exitu č. 80 odbočíte vpravo na dálnici D5 a po cca 80 km jízdy dojedete do Prahy na výjezd z D5 v Nových Butovicích u servisu Hyundai Autoplace Butovice, který uvidíte po levé straně. Cesta skončila.

## **2. kapitola, jak se na dlouhých cestách jezdí a hlavně co s takovým ježděním souvisí.**

V minulém článku občasníku Hyundai na cestách jste si přečetli základní charakteristiku provozu v navštívených zemích, tedy v Německu, Rakousku, Švýcarsku, Itálii a Francii. To plně platí i pro zpáteční cestu není však důvod a asi by nebylo správné tento text opakovat nebo doplňovat popisem obdobných zážitků. A proto se zaměříme na další aspekty, které ovlivňují pohodu při takové dlouhodobé cestě.

### **Hygiena vozu – umývání auta**

Při dlouhých cestách v řádu tisíců kilometrů a v trvání několika týdnů přichází na pořad dne rovněž starost o čistotu vozu. Souvisí to s tím, že v navštívených zemích západně od nás je znát, že běžná povrchová údržba vozu se tam provádí častěji než u nás, auta, není-li vyloženě špatné počasí, tam jezdí poněkud čistější, hlavně ve Švýcarsku, tam je to až extrémní. A to mimoděk nutí cestovatele, (ale asi jak koho), se také zabývat čistotou vozu. V průběhu popisované cesty jsem se rozhodl dát umýt vozidlo 2x z toho jednou ve Francii a podruhé v Itálii. Není tam problém u jakékoli větší pumpy dát umýt vozidlo obdobně jako u nás, avšak na rozdíl od nás tam myčky u řady pump nejsou vybudované jako technologie vestavěná do speciálního domečku, ale jsou instalované volně pod širým nebem, přičemž pojem „volně“ znamená, že k nim má kdokoli volný přístup třeba i z ulice nebo silnice bez jakékoli zábrany. Možná je to jihoevropským podnebím, možná jinou mentalitou lidí i úřadů, nevím, ale v našich podmínkách si nedovedu představit, že by úřady povolily výstavbu strojové (nebo i hobby) myčky na volném prostranství, neboť do okolí kartáči rozstříkovaná voda s nečistotami a obsahující chemické prostředky by byly vodou na mlýn různých ekologických šašků, označovaných jako aktivisté a jim na roveň postavených podobných kazisvětů. Tam to ale nikomu nevadí a rovněž bezpečnostní riziko, že pohybující se mycí portály mohou někoho, kdo se v jejich dosahu pohybuje poranit, tam zjevně nemá vysokou váhu. V každém případě takové mytí je příjemné jak pro majitele – nemusí tolik investovat, tak pro zákazníky, neboť v důsledku nižších investičních nákladů majitele na pořízení myčky je tam umytí vozu o dost levnější než u nás. Na životnost samotné mycí technologie to asi vliv nemá, protože ta musí být konstruována pro trvalou existenci strojů ve vlhku a mokru a myslím, že pobyt na čerstvém vzduchu mycí technice z pohledu životnosti spíše prospívá, než naopak.



V každém případě tam umytí vozu v obou případech nestálo více než cca 4 EUR (100 - 110 Kč), a to nebyl ten nejjednodušší a nejlevnější mycí program, což je méně než u nás, kde u velkých benzinových čerpadel si vozidlo u pumpy umyjete tak někde mezi 160 až 240 Kč. Druhou formou mytí vozů, se kterou jsme se tam setkali je samoobslužné mytí technikou VAP v tzv. hobby boxech, známých i od nás, které však nejsou součástí pump, ale stojí někdy ve větších obcích či menších městečkách jako samostatná tzv. občanská vybavenost obce. Nerozpoznal jsem však, jestli zřizovatelem takových myček jsou obce nebo podnikatelské subjekty. V každém případě na rozdíl od našich hobby boxů u benzinových čerpadel, kde za cenu 10 Kč získáte možnost 1 minutu stříkání vody na vůz, tam za cenu 1 EUR můžete umývat nepřetržitě 5 minut. Neboli i zde je umývání zhruba o polovinu levnější než u nás. A ještě jedna věc. Všiml jsem si, že plocha v boxech tam obvykle není vyasfaltovaná, ale auto stojí na šterku a z auta stékající voda se do tohoto šterku vsakuje. Žádné kanály vidět nebyly, nechce se mi však věřit, že by tam oplachovanou vodu nechávali vsakovat do země. Ve Francii ani v Itálii jsme tentokrát hobby boxy nepoužívali, ale při jiné cestě (Španělsko) ano, jenže to už je zase další historka okresního formátu mimo rámec našeho vyprávění.

Vnitřek vozu jsem udržoval v čistotě docela obyčejně tak, že každé ráno jsem vyčistil košťátkem koberce a vymetl nepořádek, případně umyl okna i zevnitř, neboť malé děti je dokážou za chvíli neuvěřitelně zapaťat. Jestliže interiér auta před cestou důkladně vyčistíte pomocí vysavače a za použití tepování čalounění i koberců, pak to po dobu cesty plně vystačí a po příjezdu pak auto uvede do původního stavu další důkladné vyčištění.

### **Hygiena posádky I. – umývání lidí**

Při cestách, u nichž se při cestě abstrahujete od používání místních ubytovacích kapacit, nabývá na důležitosti otázka zajištění běžné denní hygieny osádky. Při této cestě jsme po 24. pokusu získat místo k ubytování v kempu, (po kterém jsme se vzdali myšlenky na takové ubytování), neměli vůbec možnost nějakou ubytovací kapacitu zajistit pro naprostou přeplněnost jihofrancouzského pobřeží, a tím jsme neměli možnost si zajistit i byť skromné, avšak kdykoli přístupné hygienické zázemí.

Protože náš Hyundai H1 není vybaven jako karavan sprchou a chemickým WC, měli jsme a i do budoucna budeme mít stejné podmínky jako cestovatelé např. v osobních vozech. Ovšem ruku na srdce – když se poinformujete, jaký objem mají nádrže na vodu v nákladných obytných karavanech vybavených sprchami a chemickými WC, zjistíte, že se pohybuje v rozpětí někde mezi 120 až 150 litry (je to v podstatě desetina užitné hmotnosti vozu) a objem musí vystačit jak pro účely mytí posádky, mytí nádobí i používání WC. Jenže nás je v rodině celkem pět (když nepočítám psa a kočku) a lze si tedy představit, že ani vodní nádrží vybavený karavan by naše běžné denní potřeby v plném rozsahu nezabezpečil, tedy pokud by je zabezpečil vůbec, jestliže bychom nemohli použít žádné zařízení např. v kempu na doplňování vody nebo likvidaci odpadu z WC či z nádrže na odpadní vodu. Přesto jsme žádné nějaké problémy se zajištěním hygieny při této cestě, (ale vlastně ani při jiných cestách) nepocitovali, což souvisí s tím, že města na jihofrancouzském pobřeží s takovými problémy cestovatelů počítají a mají k tomu účelu prvotřídně vybavenou a také prvotřídně udržovanou infrastrukturu a už vůbec Francouzům není líto vynakládat peníze na její údržbu.

Pro běžnou hygienickou potřebu jsme si vezli a průběžně doplňovali 2 pětilitrové kanystry s vodou, které nám umožnily si kdekoli při zastavení opláchnout ruce či

oblíčeji, vyčistit zuby nebo opláchnout nádobí či ovoce nebo zeleninu, které jsme si po cestě kupovali, případně uvařit kávu, ale tu kávu jsme nakonec vyřešili alternativně.

Po celou dobu cesty jsme bez problémů v případě potřeby používali tak asi od 3. dne koupelny v objektech většinou dálničních benzinových pump, kde jsme se za sumu cca 2 – 5 EUR (jak kde a v jaké zemi) v pohodě všichni vysprchovali a současně i převlékali do čistého. Musím zejména pochválit špičkovou úroveň čistoty ve Francii, a Francouzi si na čistotu veřejných hygienických zařízení potrpí naprosto bezkonkurenčně a prakticky všude a na všech úrovních, nejen tedy v turistických oblastech.

Pokud jsme se pohybovali v okolí mořských pláží, pak nebylo nic jednoduššího, než se po ránu a pak opět před ulehnutím ponořit do mořských vln a k umytí mýdlem použít plážové sprchy. Trochu jsme to ale měli tentokrát komplikované tím, že u pobřeží byla zrovna invaze žahavých medúz a tak koupání za tmy před spaním jsme museli proto raději vyřadit z našich běžných radostí.

Velmi specifickou záležitostí je pak infrastruktura určená k hygieně a odpočinku turistů a dalších návštěvníků ve městech. Totiž francouzská města mají poměrně četné tzv. městské parky, které nejen že poskytují stín pro návštěvníky a nejen pro ně, ale i pro jejich automobily parkující u toho kterého parku. Tyto parky jsou vybavené i stoly a lavicemi u nich, kde si lze při použití vlastního nádobí naservírovat třeba oběd pro rodinu, případně si tam oběd i ogrilovat, k tomu účelu jsou vybaveny umývárnamí nádobí s teplou vodou, ale i zásuvkami pro připojení elektrických spotřebičů. Důležité však je, že jsou vybavené umývárnamí včetně sprch s teplou vodou a splachovacími WC. A ještě důležitější je, že francouzské město zajišťuje jejich dokonalou očistu a desinfekci ve zhruba 2-3 hodinovém intervalu, jak jsme na vlastní oči viděli, takže návštěva takových hygienických zařízení přináší vesměs příjemné pocity a není důvod se obávat nějaké infekční nákazy. Všimli jsme si, že přeplněností ubytovacích zařízení byli postiženi i jiní turisté než my, Holanďané, Britové, Španělé, ale i Francouzi, kteří tato zařízení používali jako pobytovou základnu pro svou hygienu i stravování. Tyto parky však obsahují i další zařízení, hřiště pro děti jak je známe od nás, ale i některé technické atrakce pro děti jako například mechanické kolotoče – ovšem za poplatek jako u nás na pouti, cena za svezení byla obvykle 1 EUR.

## **Hygiena posádky II. – doplňování hladiny kofeinu**

Naše těla prosáklá za dlouhá desetiletí kávou od hlavy až po patu (do toho nezahrnuji děti) v průběhu cesty potřebovala kontinuálně doplňovat kofein a proto tento cestovní aspekt, či snad cestovní potřebu nezahrnuji do popisu stravování, ale do popisu cestovní hygieny, neboť bez doplnění kofeinu bychom po relativně krátké době nejspíše nebyli schopni pokračovat v cestě. Při saturaci kofeinem jsme celkem úspěšně, byť asi nepřilíš kávokulturně, požívali kávu z nápojových automatů u benzinových pump, někdy jsme si dávali kávu i v restauračních zařízeních, ale to bylo vždy v souvislosti s konzumací jídla, někdy jsme si kávu vařili na vařiči, třeba při našich piknikových zážitcích v Sanary sur Mére ale i jinde. Automatová káva ve Francii je cenově zhruba na úrovni cen této „lahůdky“ u nás, v Itálii a Německu je pak cena o něco vyšší, ale nijak dramaticky. Děti si při tom pochutnávaly na kakau připraveném stejným způsobem, neboť nemohly být opominuty v nárocích. Nevím proč, ale obsluhy pump ve Francii, pokud jí tvořily ženy, byly uneseny z našich třech blondatých kluků, takže často, zatímco jsme si pochutnávali na kafi, kluci od pumpárek často dostali jen tak jako dárek koblihu, jindy croissant, jindy nějakou drobnou hračku apod. Jednou dostali u pumpy někde na dálnici před Toulonem jako prezent všichni tři pistolky na vodu, nejstarší je všechny potají naplnil, ale tak

abychom to jakožto jejich zákonní zástupci nevěděli. Byl večer, vlastně počínající noc a projížděli jsme tuším Toulonem, kde byla nějaká městská objízďka a dost složité jsme hledali cestu, protože navigace na takové situace neumí reagovat, když najednou na mě začali všichni tři kluci za jízdy stříkat vodu, ve skutečnosti jen dva, protože ten nejmenší dvouletý to ještě nedokázal. Tenkrát jsem se naštvál tak, že jsem zastavil - bouchly mi trochu saze - a vodní pistolky jsem zabavil za mohutného breku potomstva (a až děti pozapomněly) o něco později je vyhodil. Z toho plyne, že kdybychom nebyli závislí na kofeinu, nebyli bychom zastavovali u pumpy, kluci by nedostali pistolky a ve mně by nebouchly saze. To jsou ty tzv. kauzální souvislosti.

### **Hledání místa pro nocleh**

Obvykle při takových dlouhých cestách není problém nalézt osamělé místo poskytující soukromí a klid pro nocleh v autě i ranní vstávání. Nebyl to problém ani v Německu, ani Itálii, ani ve vnitrozemské Francii cestou do Marseille. Ovšem na jihofrancouzském středomořském pobřeží to problém byl. Souviselo to jednak s přeplněností celé přímořské oblasti, ale hlavně s tím, že půda i lesy v okolí pobřeží a to až do hloubky desítek kilometrů do vnitrozemí je do posledního čtverečního centimetru rozprodána a všude jsou označení privátních pozemků a zákazů vstupů na ně. Spaní jsme řešili tak, že jsme si našli někde na okraji pobřežního městečka stinné a osamělé místo, pokud možno nesporně v majetku obce třeba i pro několik přespání, ale obvykle během noci jej objevili i další návštěvníci, takže ráno tam pak stálo pěkně vedle sebe třeba i pět obytných dodávek nebo karavanů z různých zemí, které jejich posádky stejně jako my používaly ke spaní. No a francouzská policie taková místa velmi dobře znala a v noci nás navštěvovala, ale nerušila, jenom sledovala, jestli se do našich aut někdo nevloupává, možná sledovala, i jak se chováme my. Pouze si někdy do vozu posvítila baterkou, ale ne vždy, jenom první noc na tom místě, pak už nás „znala“. *(To je rozdíl od přístupu policie u nás, kde jsem při podobné situaci zažil uprostřed noci - bylo to v Králíkách, přesněji u kláštera Hedeč, že mne kolem půl druhé králíkovští policajti probudili tloučením pěstí na karosérii, probudili mi děti, které začaly z leknutí brečet, a pak se jali úřadovat, první otázka byla velmi inteligentní – co tady děláte? Následně začalo lustrování a volání vysílačkou a zjišťování jestli jsem neukradl své vlastní auto a pak jestli jsem neukradl a neunesl své vlastní děti. Francouzský stát, který také není bůhví co, je ke svým občanům i návštěvníkům přece jenom příjemnější výchovou svých policajtů ke slušnosti než ten náš.)*

Jednou jsme byli v situaci, kdy jsme už dále nemohli s ohledem na děti pokračovat a zaparkovali jsme za tmy na privátním pozemku, bylo to v lese stranou od hlavní silnice. Majitel se dostavil dost brzy, ale když viděl, že tam jenom stojíme, nic neřekl, jenom pozdravil, zeptal se, jak dlouho tam chceme být a když se dověděl, že ráno kolem sedmé hodiny zase odjedeme, popřál nám dobrou noc a tím to skončilo. Bylo to za Toulonem nedaleko pobřeží, někde v okolí Hyères. Stalo se nám ale také, že jsme museli přespát v jednom případě na dálničním odpočívadle, (nemáme to rádi kvůli ruchu a hluku), bylo to za městem Nice a již docela blízko francouzsko – italské hranice, nedaleko před odbočkou do Monaca. Ráno jsme si mohli aspoň popovídat se skupinou Španělů (celkem 2 obytné dodávky Mercedes Viano plus Seat Toledo), kteří tam spali také. Na rozdíl od Francouzů, se kterými se nám za celou dovolenou nezadařilo navázat žádný osobní kontakt, to byli příjemní lidé někde od Madridu, jeli prý na dovolenou do Chorvatska, ale z Benátek měli v plánu převoz trajektem do Splitu. Jejich ženské byly zase celé pryč z našich kluků. Naprosto nevím, co na nich ty jihozápadoevropanky vlastně vidí.

No s tím osobním kontaktem s Francouzi, klukům se přece jenom jeden kontakt podařil, bylo to v městském parku v Sanary Sur Mére, kde jsme odpočívali a naservírovali jsme si lehký oběd a za stejným účelem tam byla i skupinka Francouzů, kteří měli kluka asi tak ve věku našeho prostředního. Byl trošku agresivní a útočil na našeho nejmenšího dvouletého, což náš prostřední, tenkrát pětiletý vyřešil tak, že mu dal rovnou na budku, a to dost důkladně. Nejstarší kluk, tenkrát desetiletý, vše jistil z povzdálí. Francouzští rodiče to sledovali, ale protože viděli, v kom byla příčina konfliktu, nezasáhli. Asi to byli spravedliví lidé. Ale ani to nebylo důvodem, abychom si spolu promluvili. Takže ta klukovská rvačka byla skutečně naším jediným osobním kontaktem s Francouzi (když nepočítám kontakty v obchodech a restauracích) a byl to kontakt vítězný na celé čáře.

### **Čeští (a slovenští) automobilisté na naší cestovní trase**

Zabývat se otázkou existence českých automobilistů po stejné trase Vás nenapadne cestou do Chorvatska či Rakouska, kde je českých aut v létě více než na dálnici D1. Jenže když jsme vyjeli z Mnichova cestou do Švýcarska a Francie a zjistili jsme, že u německo-rakouských hranic jsme se snad už 60 km nesetkali s vozidlem s českou SPZ a ve Švýcarsku i Lichtenštejnsku rovněž nikoli, pak jsme jich asi 2 nebo 3 viděli v okolí Milána, z toho jeden byl kamion a tím to skončilo. Dále po Francii, v Marseille a na jihofrancouzském pobřeží jsme se s vozidlem z naší země už téměř nesetkali. Při cestě zpět jsme pak potkali jedno slovenské auto v Toulonu a jeli asi 1 km společně souběžně na dvouproude vozovce. Slovák byl od Banské Bystrice, jak jsem pochopil z jeho značky a troubil a mával na nás, jako kdybychom byli, když už ne rovnou bratři, tak alespoň rodní bratřanci. Asi mu kontakt s krajany už trošku chyběl. Pak jsme projeli celou francouzskou Rivieru bez setkání s českými kolegy za volantem a první české auto jsme spatřili zase až v Nice, byl to velký luxusní mercedes a ten na nás ani netroubil ani nemával a kdo v něm vůbec seděl, nebylo přes tmavé fólie vidět. Tím jsme pro tuto část dovolené s přidělem autoturistů z Česka a Slovenska skončili. Po cestě přes Milano a italské Alpy jsme se nesetkali ani s jedním vozem z našich končin a to nám vydrželo před italsko-rakouskou hranicí až do Brennerského průsmyku, kde jsme opět několik českých vozů potkali, jely však v protisměru na jih. Pak zase dlouho nic a po projetí Rakouska jsme další česká auta viděli až v Mnichově. Z uvedeného plyne, že naše cestovní trasa byla zřejmě nestandardní a pro české autoturisty neběžná. Dále z toho lze také usoudit, že francouzská Riviera není pro Čechy ani Slováky zabývající se autoturistikou nějakou významnou dovolenkovou destinací. Nevím, jak to tam je z pohledu cestovními kancelářemi organizovaných zájezdů zahrnujících hromadnou dopravu, ale naši turisté „na volné noze“ tam skutečně téměř nejezdí či nejezdili.

### **Jaké to subjektivně je „jezdit pod vlivem“**

Když už jsme byli ve Francii, kde se smí řídit „pod vlivem alkoholu“, řekl jsem si, že vyzkouším, jaké to asi tak může být. Totiž v Česku a do té doby ani v zahraničí, (snad trochu s výjimkou vjezdu na anglickou půdu, viz první článek o Londýnu, ale tam jsem měl v sobě jen jedinou skleničku sektu z lodí a také se tam „smí“), jsem nikdy v životě „pod vlivem“ za volant neusedl a to se potloukám po silnicích jako řidič od r. 1968. No a v Sanary Sur Mére jsme si dali takhle večer společně se ženou lahvičku vína (vlastně dvě, protože tu první nám náš nejmenší kluk převrhl na sebe i s většinou obsahu) v jedné vinárničce, zatímco děti dostaly juice a stačil jsem vypít tak asi 2/3 té lahve, což odpovídalo asi 5 decilitrům vína. No a příležitost zajezdit si konečně „pod vlivem“ byla na světě, protože z centra města jsme na klidné místo, kde jsme

přespávali, měli tak asi 5 km cesty. Pocit za volantem to byl divný, jel jsem s očima jako na stopkách a dával jsem si na všechno 2x větší pozor než normálně a v důsledku toho se mi jízda nelíbila. Vytvořil jsem si pro tuto jízdu v důsledku české řidičské výchovy, osvěty i represe svojí vlastní duševní mikronepohodu. Nicméně všechno proběhlo bez problémů a na místo nocování jsme dorazili v naprostém pořádku. Závěr alespoň pro mě byl, že „mírně pod vlivem“ se řídit dá docela dobře a buzerace s nulovým alkoholem v krvi u nás je důsledkem tradičního totalitního státního nepřátelství našeho partajkratického státu ke svým občanům, nepřátelství pěstovaným už po dlouhá desetiletí, kterého se jako mucholapky chytají pojišťovny, neboť je to pro ně výhodné. Ve Francii jsem však v žádném případě svojí jízdou „pod vlivem“ její zákony vzhledem k množství vypitého vína neporušil.

### **Přeplněnost a zase přeplněnost na jihofrancouzských přímořských silnicích**

Bohužel jízda po jihofrancouzském pobřeží Středozemního moře není žádná příjemná selanka. Jakmile projedete Toulon a dojedete do Hyères, pak se dáte po několika kilometrech doprava ve snaze se dostat do Le Lavandou, Cavalaire sur Mére, Port Grimaud, Sait Tropez, a znovu zpět Port Grimaud a Sainte Maxime, máte téměř zaručeno, že pojedete desítky kilometrů v ucpané koloně a budete přerušované popojíždět po metrech jako před velkoměstskou křižovatkou v době špičky. Autu se začne zvyšovat teplota motoru, uhnout ale není kam. Cesta se změní v jakési mnohahodinové ponuré peklo, ve které se postupně nejdříve vaří motor, potom vaše myšlenky, následně vaše krev, nakonec vy úplně celí a na závěr celý svět (a asi by se „vařil“ i kdyby venku bylo pod bodem mrazu, to „vaření se“ na klimatických podmínkách nebylo až tak závislé). Proto ze St. Maxime jsme odjeli, jak je uvedeno výše, zpět na dálnici a na pobřeží jsme sjížděli účelově do jednotlivých míst a nepokračovali jsme po břehu moře jako při méj první návštěvě francouzské Riviéry. Řečeno slovy Edgara Alana Poea: „A havrrran dí, již víckrrrát ne....“

### **5. kapitola, jak se v jižní Francii jí a pije.**

No přece dobře, to ví celý svět. Francouzská kuchyně je prý dokonce na seznamu světového dědictví UNESCO. Pokračovali jsme způsobem stravování, který jsem popsal již v minulém článku o Marseille, a to kvůli dětem. Mohu jej však doplnit o další „zážitky“. Děti nám velmi ocenily palačinky, ale i koblihy, které v přímořských městech dělají téměř na každém rohu a k dostání jsou v různých stáncích i cukrárnách, koblihy pak v pekárnách a které jsou jak použitou náplní, tak chuťově naprosto totožné s našimi palačinkami a našimi koblihami, palačinky jsou pak ale větší rozměrově. Skoro si říkám, jestli naše palačinky a koblihy nejsou důsledkem zavlečení této pochoutky k nám francouzskými vojáky, kteří několikrát postupovali (či naopak ustupovali) územím Čech a Moravy v době napoleonských válek. Tehdy armády často ponechávaly zraněné vojáky v opatrování místního obyvatelstva a pak na ně postupně „zapomínaly“, jak se jejich stavy v důsledku bojů tenčily a jejich personální dokumentace brala při různých ústupech „za své“. No a uzdravení vojáci se asimilovali a přenechávali našemu obyvatelstvu svoje kuchařské i jiné umění. Pochybuji, že by to fungovalo opačně a že bychom předali palačinkově koblihovaté know-how my Francouzům. Nepamatuji ze školních lavic, že by někdy naše armády (a za naši armádu považuji pro tento účel historicky i armádu rakouskou či později rakousko-uherskou) táhly Francií.

Narazili jsme na příjemné pizzerie, které dělaly pizzu na objednávku v předem určený čas, takže jsme si objednali třeba v pět hodin odpoledne pizzu, jež děti zbožňovaly na devátou večer, a když jsme v určený čas přišli, byla pizza hotová a měli jsme i místo u stolu, kde ji spapat. Narazili jsme i na stánky s cukrovou vatou zrovna takovou jako u nás, naštěstí tuto ptákovinu naši kluci neobdivují. Z ostatní stravy mohu říci, že francouzské jogurty byly velmi podobné našim (pokud to ve skutečnosti neplatí naopak) a velmi nám chutnalo francouzské bílé pečivo, tam ale bylo nutné je sníst tak asi do 4 hodin od zakoupení, neboť poté nezadržitelně „stárlo a gumovělo“. Zajímavé bylo, že zelenina ve Francii nebyla v obchodech nabízena v bůhví jakém sortimentu nebo kvalitě a pokud jsme ji sehnali, pak co se týká čerstvosti ve srovnání s naším „Kauflando-Albertim obstundgemübesajrajem“ nebyla k rozeznání, byla však dražší, ale nijak drakonicky. Asi tam hrály větší úlohu trhy malovýrobců než u nás, ale my jsme je většinou nacházeli v době, kdy na tržističích nikdo neprodával. Dodnes nevím proč, ledaže bychom dlouho vyspávali, ale to vylehávání v naší pojízdné plechovce mi také nijak časově nadměrné nepřišlo. Maso, ryby ani mořské plody jsme nekupovali, neměli jsme to jak připravit v našich skromných cestovních podmínkách ani jak skladovat.

Ve Francii jsem se také podvackrát zpronevěřil své zásadě jíst vždy místní národní stravu. Bylo to při obou návštěvách v Cannes a poprvé jsem navštívil restauraci vietnamskou a podruhé libanonskou.

To bylo totiž tak: Při mé první návštěvě v Cannes jsem tehdy narazil na příjemnou Vietnamskou restauraci Le Jade (26 Rue Pasteur, Cannes, France). Restaurace byla v druhé ulici vpravo od hotelu Martinez na hlavní pobřežní promenádě směrem do centra, vlastně asi tak 150 metrů od ní. Majitelem i obsluhujícím personálem byl dost starý Vietnamec, který jak jsem usoudil, se nejspíše zúčastnil bitvy u Dienh Bienh Phu koncem čtyřicátých let. Jenže na straně Francouzů, takže když boje skončily, asi mu byl Vietnam hodně malý a nakonec našel útočiště v Cannes. Jídlo tam bylo dobré, (rozhodně lepší, v jemnější úpravě než v restauracích např. čínských), ale o to až tak nejde. Totiž zvláštností téhle restaurace bylo, že měl na stolech skla a pod nimi vizitky návštěvníků. A protože v Cannes se pořádají slavné filmové festivaly, byly tam vizitky různých známých výtečníků. Jedl jsem u stolu, u kterého byl přede mnou prokazatelně např. Gregory Peck, Mia Farrow nebo Klaus Kinski. Neopomenul jsem se souhlasem toho vietnamského renegáta tam pod sklo dát i svojí vizitku, (pro zahraniční účely mám trochu jinou než pro účely tuzemské a s údaji, které u nás běžně nepoužívám). Takže moje vizitka se skvěla ve společnosti vizitek těchto lidí, přesněji řečeno, jejich vizitky tam po mém odchodu živořily ve stínu vizitky méj.

No a při druhé návštěvě jsem tuhle restauraci chtěl opět navštívit, povečeřet a hlavně zkontrolovat, jak je na tom po těch letech moje vizitka pod sklem. A nastalo rozčarování, žádné vizitky nikde nebyly, na stolech byly ubrusy a ne skla, starý Vietnamec nikde, (nejspíše odešel do věčných lovišť) a obsluhovaly tam vietnamské holky, které byly k nerozlišení od asiatských holek u nás na tržističích nebo v bistrech. Prostě kulturní úpadek. Nezůstali jsme tam a hledali jiné útočiště pro naše hladem řvoucí žaludky, hladem řvoucí tak, že byly určitě slyšet až na druhé straně Středozemního moře někde v Alžíru. Zašli jsme tedy hned za první roh doprava a tam jsme narazili po levé straně na Libanonskou restauraci (*20 Rue Rouaze, Cannes, France, pokud by někdo z vás si tam chtěl objednat stůl, pak je tam telefonní spojení +33 493 940 176*). Byla to na první pohled příjemná restaurace, a protože do té doby jsme nikdy neokusili arabské jídlo a ještě k tomu připravované skutečnými Araby (Libanonci), neodolali jsme a vstoupili. Zázitek to docela byl. Jednak se na nás okamžitě Libanonci vrhli a pod jejich námi placenou pohostinností se nám

podlamovala kolena, neboť v mžiku byl stůl zavalen různými předkrmy v podobě pomazánek zvaných humus, (no nejstarší kluk se po ochutnání o tom jako o humusu vyjádřil i bez toho, aby věděl, že se to humus opravdu nazývá), stohy pita chlebů, vody i jiných nápojů, aniž bychom cokoli objednávali, takže jsme od první minuty měli co dělat a zbytečně jsme nezevlovali po lokálu. Asi věděli, co musí udělat, abychom si pod dojmem neznámých názvů pokrmů návštěvu nerozmysleli. Zvláštností téhle restaurace bylo, že kuchyni měla v jiném domě, na druhé straně ulice přesně naproti lokálu. Takže všechno jídlo museli číšníci přenášet z pravé strany ulice do lokálu na levou stranu. Jídlo v Arabské restauraci je minimálně o čtyřech chodech, rozhodně se tam nespěchá jak s přípravou, tak konzumací, neboť je ho opravdu hodně. A rozhodně tam není k jídlu vepřové maso, převažovalo skopové. No a ta večeře pro 5 lidí nás přišla tak asi na 55 Euro, neboli něco přes 1 300,- Kč, což na místní poměry v Cannes nebylo zase až tak moc. A byli jsme přecpaní, tedy my dospělí, neboť děti se s tou arabskou kuchyní tak nějak nepopasovaly, takže jsme si díky tomu mohli dopřát do sytosti nášup. A alespoň nám dospělým tam i vcelku chutnalo.

## **6. kapitola,**

### **jak se v Jižní Francii a Itálii nakupuje a také opravuje porucha auta.**

Obdobně jako v předminulém článku o Londýně nebylo nakupování předmětem naší návštěvy, takže vlastně kromě potravin ani nevím. Super hyper marketů jsou Francii sítě o dost řidší než u nás a vlastně jsme tam žádnou takovou stodolu ani nenavštívili. Manželce se velmi líbily obchody s oblečením, tedy to oblečení v nich, ale z praktických důvodů jsem dal přednost tomu mít na naftu a jídlo a jiné nákupní touhy všech ostatních účastníků cesty včetně mých jsem potlačil s rezolutností diktátora. V Rakousku a Německu jsme už cestou zpět nekupovali vůbec nic a za účelem nákupu jsme vůbec nezastavovali. Pokud jsme hledali ve Francii nějaké obchody, pak s potravinami a v centrech měst a přiznám se, docela jsme měli problém nějaké klasické „potraviny“, tím myslím obchod v našem pojetí obvykle nalézt. Já nevím, ale ti Francouzi snad ani klasické potraviny nekupují. Jsou tam samostatné obchody se zeleninou, pak pekárny a mlékárny, ale abychom tam narazili na koloniál našeho typu, kde je k dostání vše od mléka a sýrů, přes mouku a cukr až po třeba masné výrobky i pečivo, tak něco takového jsme snad ani nenalezli. Obchody se zeleninou tam nějak zázračně zásobené nejsou, většinou je k mání zavadlejší zelenina obdobného sortimentu jako u nás. Jenže o něco dražší, ale ne o moc. Pekárny docela špičkové s velkým sortimentem bílého pečiva i chleba – nemají tam jen ty bílé večky (baguette), ale dá se sehnat i tmavší chléb jako u nás, chuť má ale trochu jinou, ne tak nakyslou. Velký sortiment pečiva typu croissant nebo pečiva z listového těsta. Mlékárenský sortiment obdobný jako u nás. Mléko, (a to jsme kvůli dětem kupovat museli), je k dostání v několika provedeních tučnosti, možná chuťově trošku zajímavější než naše, jogurty různých druhů, co se týká sýrů, pak podstatně větší sortiment.) Prodejen masa obvykle ve městech málo, uzenářské výrobky odlišné od našich a chuťově velmi dobré. Pivo ani jiný alkohol jsme nekupovali, nebylo ho kde vychladit.

V Itálii jsme jen jednou byli v malém supermarketu (název už nevzpomínám) v městě Sondrio, obchod je situovaný hned na okraji města směrem od silnice přicházející od jezera Lago di Lecco (viz výše). Tam jsme se stavit museli, protože ten den měl prostřední kluk narozeniny a tak jsme mu chtěli koupit dárek, nakonec dostal plyšáka, sadu 5 modelů autíček a pastelky, neboť akorát po dovolené nastupoval do školy. Kromě toho jsme tam koupili 5 litrový demižonek stolního vína (za babku, přišlo to

asi na 1,5 EUR, u nás se něco podobného prodává v přepočtu z Kč za cca 5,5 EUR), lahev olivového oleje, rovněž za babku, asi 1,- EUR a lahev vinného octa, leč italského, v přepočtu asi za 0,25 EUR a pak nějaké jídlo k okamžité spotřebě po cestě až domů (tak asi na 2-3 dny). Sýry a uzeniny, chtěli jsme také ochutnat italské. Jako pečivo tam mají úplně stejné bandury z bílého pečiva jako u nás. To bylo všechno, co jsme si z 3 týdenní cesty přivezli domů (jídlo jsme ale cestou postupně snědli ještě dříve, než jsme projeli cestou zpět Německo). Řekl bych, že potraviny v Itálii jsou cenově v pohodě a levnější než u nás, neplatí to ale o masu a některých uzeninách. Zábavné bylo, že zatímco jsme nakupovali, tak se kolem našeho H1 srotila na parkovišti skupina místních lidí převážně v důchodovém věku a živě diskutovala, že takovou poznávací značku ještě neviděli a přemýšleli, odkud jsme. Tak jsme jim to vysvětlili, (stejně jim to nebylo ani potom příliš jasné) a pokračovali jsme v cestě.

Zajímavou zkušenost máme z Monte Carla–Monaca. Tam počítejte s tím, že místní zlatníci, kterých je opravdu hodně, ale i někteří prodejci oděvů Vás budou odhánět od svých výloh, neboť kvalitu lidí posuzují podle značek jejich oblečení a přiznejme si, že při tomto typu cestování do jisté míry úprava (nikoli čistota, od toho jsou dostatečné zásoby šatů v šuplících pod postelemi v autě) oděvu trpí, nemáte-li možnost si obdobně jako v luxusním hotelu nechat oděv ze dne na den pravidelně přezehlít, tedy obzvláště jste-li na cestě již několik týdnů. Do vycepanosti a vytříbenosti chování ve srovnání s obchodníky např. v Londýně mají obchodníci v Monte Carlu hodně daleko.

Další zajímavou zkušenost jsme získali v Itálii ohledně toho, jak se tam opravují automobily nebo spíše jaký přístup k zákazníkům a nasazení tam mají autoservisy. Totiž cestou z Francie nám začalo šramotit u levého předního kola, nic až tak problematického, poznal jsem příčinu okamžitě - brzdové destičky, je tam taková jako packa, která se při ojetí na určitou tloušťku obložení obnaží a dělá hluk. Po ujetí asi 30 km to zase zmizí, ulomí se to a je ticho. Jenže mě čekal přechod Alp a věru se mi do těch 3,5 kilometrových výšek nechtělo vyrážet s nejistým technickým stavem předních brzd, i když auto brzdilo zatím normálně. Prvním městem za hranicemi v Itálii byla Ventimiglia, což je současně okresní město. Značkový servis Hyundai tam je a dokonce nebyl problém ho najít, byl u hlavní silnice na výpadovce na Genova (Janov), ještě vlastně v centru města. Jenže když jsem tam přijel, byl v servisu akorát vrátný s tím, že prý všichni ostatní mají siestu, ale protože nemají žádné zakázky, tak si siestu protáhnou a už se do práce nevrátí, až následující den. Ale pokud opravdu potřebuji pomoci, ať si zajedu do Francie do Nice, kde je rovněž značkový servis Hyundai. Opravdu nebylo nad dobrou radu. Asi o jeden kilometr dál byl značkový servis na das Überauta (VW). Zajel jsem tam, a vrátný mi sdělil mi, že je siesta a všichni odpočívají, ale že se vrátí tak asi za hodinu a půl (v půl třetí odpoledne). Háčko bylo ve stínu, tak jsme si udělali siestu i my, natáhli se ve voze a dali si šlofika. Když se italští überautoservismani vrátili ze siesty a byli vyspinkaní do růžova stejně jako my, řekli nám, že nám nemohou pomoci, neboť nemáme das Überauto, a že oni mají zakázáno opravovat das Unterauta. A tím diskuze skončila. Problém byl v tom, že jsem nedokázal v daném prostředí od místních Italů zjistit, kde bych eventuálně ty destičky koupil někde v obchodě, neboť pobočka Elitu tam také někde byla, jak bylo patrné z billboardů, (klidně bych si je vyměnil i třeba sám), neboť já na ně anglicky, oni na mě italsky. No a zkuste posunky někomu vysvětlit pojem „brzdová destička“. Pak jsem zajel ještě do jedné privátní (no name) garážové opravny, kde mi majitel a mechanik v jedné osobě sdělil celkem plynulou angličtinou, že „můj technický problém je velmi náročný a že tak speciální opravu vůbec nedokáže udělat“. Nakonec jsem za městem na nějakém parkovišti auto postavil na hever, shodil kolo a vydoloval



ty destičky. A zjistil jsem, že obložení je ještě natolik silné, že s ním ty Alpy přejedu i třikrát. Tak jsem je tam zase pěkně vrazil zpátky, nasadil kolo a vydal se s několikahodinovým zdržením opět na cestu. Nakonec jsem s nimi v pohodě dojel nejen domů, ale výměna nastala až v normálním servisním intervalu (po dalších asi 1,5 tisících km po příjezdu). Italové jsou prostě pracanti k popukání.

Nejvíce jsme po cestě nakupovali pohonné hmoty. V Německu a Francii to bylo bez problémů a pumpy dostupné ve dne v noci, ve Francii byly tenkrát ceny nafty asi o 1 Kč nižší než u nás, v Německu a Itálii pak o něco vyšší, ale ne dramaticky. Ve Francii byly nejlepší ceny nafty u pump, které byli součástí sítí nějakých supermarketů, obdobně jako u nás a kvalita nafty tam byla všude dobrá. Problémy trochu nastaly opět v Itálii. Když jsme odjížděli z Itálie a přes město Bolzano kolem 18. hodiny vpoledvečer a směřovali do Brennerského průsmyku, ukazatel spotřeby paliva ukazoval, že je zásoba skoro polovina nádrže. Nejeli jsme po dálnici, jak jsem psal výše, ale pomalu stoupající původní silnicí. Z mapy vyplynulo, že až na italsko-rakouské hranice bychom ještě měli minout asi 5 benzinových pump a tehdy byla v Itálii nafta levnější než v Rakousku. Tak jsme si řekli, že toho využijeme a nabereme si naftu až co nejbliže u hranic s Rakouskem, abychom se pak dotáhli až na naše území bez dalšího braní v Rakousku nebo Německu. Jenže jak jsme míjeli jednu pumpu za druhou a všechny byly zavřené, tak nám lehce tuhnul úsměv na tváři, neboť ani jedna z pump na té asi 90 kilometrové trase ke hranicím nebyla po 18. hodině otevřená. Ono totiž v Itálii je to po 18. hodině večer jako když u Bucků zhasli a tento prostý fakt jsme si včas neuvědomili. Situace se však záhy stala ještě o něco pikantnější, neboť jak kilometry přibývaly, nafty v nádrži podle ručičky ukazatele stavu paliva stále neubývalo. Plovák v nádrži se totiž právě zasekl, hladové oko proto nesvítilo, a když mi to konečně došlo, měl jsem na tu nádrž najeto nějakých 650 kilometrů. Tak jsem přešel do nejúspornějšího možného režimu jízdy (stále do kopce), a když jsme přijeli do obce Brennero (ještě na italské straně) a hned asi tak 100 metrů za hranicí zajeli k první rakouské pumpě (Shell) s rakousky seriózním non stop provozem, ukázalo se, že v nádrži zbyl asi tak půllitr nafty. Takže všechno dopadlo vlastně skvěle, až na tu nerealizovanou drobnou úsporu v důsledku cenových rozdílů nafty mezi Itálií a Rakouskem, ale mám poučení pro další cesty do Itálie – naftu mimo dálničních pump brát vždy před 18. hodinou. No a s tím plovákem to také dopadlo skvěle, po asi dvou braních nafty se zase uvolnil a začal normálně fungovat a normálně funguje až dodnes, šlo jen o nějaké smetí v naftě, které se do něj dostalo a krátce ovlivnilo jeho funkci. Závada se nakonec nekonala a oprava také ne.

## **7. kapitola, jak a co cestou navštívit a spatřit.**

Když si zpětně probírám vzpomínky na cestu, musím konstatovat, že si nemohu vybavit skoro žádnou událost, která by měla trochu vyšší emoční náboj spojený s nějakým dobrodružstvím nebo nezvyklým zážitkem, třeba i negativním a proto se může stát, že další řádky budou působit trochu stroze až nudně. Ale ono to na tom Azurovém pobřeží takové opravdu je – turisticky poklidná, líná, odpočinková atmosféra. Je třeba vzít v úvahu, že oblast francouzského pobřeží Středozemního moře je velmi zalidněná, i když to na první pohled tak nevypadá a tato zalidněnost ovlivňuje i cestovní zážitky, spíše negativně než pozitivně. Zábavy ve smyslu společenském byl k dispozici sice dostatek, avšak s malými dětmi, (nejmladšímu byly 2 roky), jsme po barech ani diskotékách tak nějak chodit nemohli a navíc na bary a diskotéky nejsem povahově nastaven. Téměř žádné dramatické zážitky ani problémy.

No a naše dovolená byla tentokrát právě taková, ostatně s malými dětmi je to vždy a všechno více „piánko“ než bez nich.

Vyrazili jsme z Marseille (viz *minulý článek*) po asi třech dnech tam vcelku aktivně strávených a ještě předchozích třech dnech na cestě a cítili jsme, že potřebujeme po těch 6 dnech trochu zvolnit, fyzicky si v mezích možností odpočinout. Po asi hodinové jízdě jsme se zastavili v podvečer v příjemném pobřežním městě **Sanary sur Mére** vzdáleném asi 50 km jízdy jihovýchodně od Marseille a 15 km západně od Toulonu. To jsme ještě netušili, že je to natolik příjemné místo, že tam nakonec setrváme celé další 3 dny v příjemném odpočinku.

## **Francie**

### **Sanary sur Mére**

Sanary sur Mére je na místní provensálské poměry poměrně velké přímořské město na pobřeží Středozemního moře, situované v zálivu Sanary. Město bylo založeno někdy ve středověku a nejstarší stavby v historickém centru jsou dochovány ze 14. století. Rozkládá se na cca 19 km<sup>2</sup> a má více než 18 tisíc obyvatel, což už pro cestovatele vytváří jistotu pro něj potřebnou infrastrukturu. Město je proslulé tím, že v něm žila řada německých spisovatelů, kteří byli vypuzeni ve 30. letech z vlasti hitlerovským nacistickým režimem. Mimo jiných známých osobností zde nějakou dobu žil i Franc Kafka. Sanary ještě není v pravém smyslu toho slova součástí francouzské Riviéry, proto zde nebylo tolik turistů a pobyt zde byl a nepochybně stále je proto příjemný a uvolněný. Ten kdo neholduje spaní v plechové skříni automobilu jako my, zde zajisté objeví i řadu hotelů k ubytování. Jak to obvykle je, či bylo s obsazeností těch hotelů nevím, nepátral jsem po tom. Obdobně zde lze navštívit řadu restaurací a kavárniček, což jsme k naší spokojenosti několikrát využili.

Samozřejmě, že při příjezdu jsme se snažili dostat do samého centra města, v pojetí pobřežních středomořských měst je tímto přirozeným centrem vždy městský přístav, ať už jste ve Španělsku, Francii, Itálii nebo Chorvatsku. Jako všude ve Francii se nám podařilo zaparkovat v samé blízkosti přístavu, obvykle tak do 500 metrů až 1 km od něj v městské zástavbě. Nejsou zde žádné parkovací zóny známé z našich měst, omezující přístup automobilistů do centra formou znemožnění parkování a nastolující u nás v ČR běžnou situaci, ve které platí, že všechna zvířata jsou si rovna, avšak některá jsou si rovnější než ta ostatní, samozřejmě pouze za peníze. Asi tak 0,5 km od přístavu východně je hned na prvním kruhovém objezdu odbočka vpravo jakoby k moři, která řidiče zavede na obrovské městské parkoviště pro několik set vozů (odhadem tak asi 800), toto parkoviště vzdálené vlastně asi 20 metrů od mořského břehu je ovšem placené a věru proto také bylo obvykle prázdné a ani já jsem jej nikdy nenavštívil. Historické centrum města není nijak rozsáhlé, navazuje přímo na městský přístav a na jeho prohlídku stačí snad hodina. Vlastně zde není až tak nic konkrétního k návštěvě nebo podrobnějšímu seznámení, je zde však řada příjemných restaurací a kavárniček a nezajímavý není pro vnitrozemce ani stavební ráz centra města. A je zde dobré koupání na kvalitních plážích. Po levé straně od přístavu je velký městský park, s možností posedět ve stínu přes den, večer pak je zde řada funkčních atrakcí pro děti, například kolotoč v historickém stylu (jedno svezení za 1 EUR), řada prolézaček a pískovišť pro děti, možnost zahrát si kuželky nebo petang, (ten hrají Francouzi snad kdekoli zrovna jsou a mají volnou chvíli), ale jsou zde i stánky s občerstvením, cukrovou vatou nebo pizzou, kterou si můžete sníst s výhledem na moře. V okolí pak si můžete najít téměř nepřeberně možností posedět u vína nebo si zajít na chutnou večeři. Neboli tento přirozený městský střed poskytuje hlavně večer příjemné

možnosti nenáročného rodinného odpočinku a hlavně místní Francouzi ho tak také využívají. Ideální místo ke zvolnění tempa na 2-3 dny, které jsme tolik potřebovali.

Co se týká potřeby nočního přebývání s naší obytnou dodávkou, pak jsme si našli místo velmi vhodné ke spaní v areálu městských služeb na skalnatém ostrohu nad mořem na Point de La Cride, pár metrů od okraje skály nad mořem a částečně pod stromy – vzrostlými borovicemi. Je to na ulici Avenue de La Corniche na jejím konci za jakousi vjezdovou bránou (GPS souřadnice přímo místa, kde jsme stáli, jsou N: 43°71'1.38" a E: 5°46'19.16"). Protože je to odhadem tak asi 5 km západně od centra města, vždy jsme sem večer pokaždé přejeli. Obvykle jsme byli první, protože kvůli dětem jsme potřebovali být ve „spací pohotovosti“ již tak kolem 22 hodiny, ráno pak jsme zjistili, že společně s námi toto místo využívalo 4-5 dalších obytných dodávek nebo karavanů z různých zemí (Francouzi, Britové, Belgičané, Holanďané, ovšem Němci nikoli). Na tomto místě jsme pouze přespávali, i když jinak jde o malebné místo, s dobrým přístupem k moři, zejména pro milovníky mořského koupání nikoli na plážích ale ve skalách ve vzdálenosti tak 200 – 300 metrů z kopce po pohodlných cestách a na konci již pěšinkách ve skalách. K možnosti pikniků pod širým nebem (neboli k možnosti najíst se u stolu) a k osobní hygieně jsme pak používali městský park o něco blíže k centru města na 66 Avenue de La Corniche (GPS souřadnice jednoho z míst k parkování jsou N: 43°7'2.39" a E: 5°46'48.06"). Zde si bylo možné využít stoly s lavicemi připravit snídani či jiné denní jídlo, a protože některé stoly byly až na samém okraji vysoké skály nad mořem s nádherným výhledem, bylo to místo k piknikům jakoby přímo stvořené. A nejen k piknikům, bylo zde možné se libovolněkrát denně vysprchovat a umýt, přeprat některé prádlo v teplé vodě, doplnit si vodu do kanystrů apod. a to vše zdarma. Parkovat zde lze rovněž pod stromy ve stínu a je to místo celkem odlehlé, takže si tady bylo možné udělat třeba i odpolední siestu a trochu si ve voze i přes den, hlavně v popoledním žáru v klidu pospat, což jsme alespoň první následující den po příjezdu do Sanary velmi potřebovali, děti však přece jenom o něco méně. Obdobně jako my využívala toto místo i řada Francouzů, obvykle z vnitrozemí, kteří trávili dovolenou na jihu země stejným způsobem jako my, (obě místa si můžete celkem dobře prohlédnout na Google formou street view i když to místo ke spaní za bránou street view už přímo nezobrazuje, pouze jako průhled z ulice). Tito lidé zde i spali a to nikoli jen v dodávkách, ale i běžných autech. (Pro náročnější karavanisty pak slouží obdobný Park Mogador situovaný o něco severněji na 167 Chemin de Beauccours (GPS: N 43°7'25.56"; E 5°47'16.33"), kde kromě zaparkování karavanu lze získat i připojení k městské elektrické síti, jsou zde nejen veřejné umývárny s možností údržby chemických WC a doplnění vody, ale i padesátimetrový bazén s možností zaplavat si. Nejde však o camping v našem smyslu slova, ale opravdu o park.

Ve Francii je jedno riziko spojené s takovými zařízeními. Historicky tam mají hodně cikánů a u nich není začleňování tohoto etnika do majoritní společnosti řešeno přes paneláková sídliště určená k totálnímu „vybydlení“ jako u nás, ale ponechávají jim volnost kočovníků a dle nějakého zákona obce od určitého počtu obyvatel tam jsou povinné budovat tábořiště vybavená sociálním zařízením a elektrickými přípojkami. Cikáni tam pak bydlí v karavanech a přívěsech, dnešní podoba dřívějších oplachtovaných vozů a maringotek a jsou normálně napojení na obecní technickou infrastrukturu. Tak pozor, aby naši cestovatelé nedorazili do nějakého takového tábořiště. Nemuselo by to vyhovovat ani jedné z „nesmluvních“ stran. Nám se to však při cestách nestalo.

V souvislosti s popsanou siestou nám způsobil problém nejstarší kluk, spát se jemu ani prostřednímu pětiletému moc nechtělo. Asi 1 km od výše uvedeného parku

východně směrem do města byla mořská pláž Esplanade Frederic Dumas v zálivečku de Portissol, (GPS: N 43°6'49"; E 5°47'24.21"). Koupání je tam příjemné. Jenže v době, kdy jsme my a náš nejmenší dvouletý si schrupli po obědě, tak nejstarší desetiletý vzal nejmladšího pětiletého a aniž by nám co řekli, sebrali se a šli pěkně pěšky na tu pláž kilometr daleko. Pěkně potichu, aby nás nevzbudili. Ohleduplní chlapci, nejspíše věděli, že v bdělém stavu bychom jim něco takového nikdy nedovolili. Takže když jsme se probudili, byly 2/3 děti pryč a my nevěděli, kde jsou. Okamžitě jsem se je vydal hledat, leč po půlhodinovém hledání a prošmejdění celého parku a jeho okolí neúspěšně. Už jsem si ve fotoaparátu vybral jejich fotky a připravil si anglickou řeč pro francouzské policajty, (*což by pro ně ale bylo zhruba stejně srozumitelné jako čeština, jak jsem měl možnost ve Francii vyzkoušet*). Byli jsme už rozhodnutí, že je necháme hledat policejně, když mě napadlo, že asi budou na té pláži, tedy pokud se ještě neutopili, neboť ten pětiletý neuměl plavat. Tak jsem tam letěl jako o závod a také že ano, chlapci seděli už pěkně vykoupání, nejspíše několikrát, na nějakém betonovém forichtunku a celí šťastní ze své mazácké dospělosti i nečekaně ukradené „svobody“. Seřval jsem je na tři doby, což jim bylo zjevně celkem jedno, jenže když dostali zákaz zmrzliny až do konce dovolené, to už je poměrně citelně zasáhlo a jejich světácká póza se změnila v plačtivou grimasu. Nakonec jsme to s tím zákazem zmrzliny vydrželi jen tři dny, protože poslouchat od rána do noci jejich řeči o zmrzlině nám začalo silně narušovat duševní zdraví.

Jinak hlavní možnosti koupání jsou v Sanary asi tak 1 km za městským přístavem východně, jsou tam skoro 1 km dlouhé městské pláže včetně potřebné infrastruktury (WC, umývárny, sprchy a občerstvení). Po třech dnech poflakování se v Sanary sur Mére jsme už fyzicky plně odpočati vyrazili na další cestu.

## Hyères

Ze Sanary sur Mére jsme vyjeli v pozdních odpoledních hodinách, projeli bez zastávky po asi 15 km Toulonem (nepočítáme-li zastávku u benzinové pumpy), který jsme si neprohlíželi. Toulon nás nelákal, je tam velký přístav a největší francouzská vojenská námořní základna, což do jisté míry ovlivňuje celý život i kolorit města. Navíc jsme neměli chuť vpozdvečer začít „objevovat“ další velkoměsto. Osobně jsem sice trošku zalitoval, že jsem nemohl navštívit pobřežní středověkou pevnost Saint Margueritte, ale zase tak důležité to pro mne nebylo a pro ostatní členy mé rodiny už vůbec ne. Pokračovali jsme dále směrem na východ a po dalších asi 20 km jsme dorazili do Hyères. Je to město v departementu Var, v Provence-Alpes-Côte d'Azur. Má přibližně 51 tisíc obyvatel, do tohoto čísla se však započítává i počet obyvatel v řadě satelitních sídel ukrytých v okolních kopcích. To, co je pro návštěvníky Hyères zásadní, je délka místní přímořské pláže, která činí cca 36 km. Pláže mají různorodý charakter, (písečné, oblázkové, skalnaté). Město poskytuje veškerou potřebnou infrastrukturu, ale protože jsme všechno potřebné měli obstaráno již v Sanary sur Mére, nevyhledávali jsme ji. Jedná se o středisko vodních sportů, kde je možné si zaplatit jachting formou pronájmu jachty, sportovní i rekreační potápění, paraceiling, jízdu na vodních skútrech, mořské rybaření a řadu dalších radostí. Na jeho jižním okraji tak asi 1 km od mořského břehu a cca 5 km od středu města leží letiště Toulon Hyères, jak jsme záhy poznali podle hluku, což nás vedlo k rozhodnutí se v Hyères jenom zastavit a po krátké prohlídce pokračovat dále a nalézt si tiché místo na spaní. Proto jsme si Hyères jen zběžně prohlédli, prošli centrum, kde lze nalézt i několik středověkých staveb a po asi 2 hodinách jsme se vydali opět na cestu, tentokrát najít vhodné a hlavně klidné místo pro nocleh s možností rozložit si stolečky a židličky a v pohodě se před usnutím i navečeřet z našich zásob, které jsme si vezli čerstvé ze

Sanary sur Méré. Vzhledem k zalidněnosti oblasti kolem Hyères jsme však měli právě s tak jednoduchou věcí jako je volné přespaní trochu problém, protože veškerá půda je zde beznadějně a do posledního čtverečního centimetru rozparcelována a všude jsou cédule Private – vstup zakázán (francouzsky ovšem). To platí pro celou oblast francouzské riviery a nejen pro oblast Hyères. Nakonec jsme po asi 3-4 km dojeli do La Londe les Maures, kde jsme odbočili vlevo směrem k severu do kopců, silnička směřovala na Domaine de Valcros, jeden ze satelitů Hyères, (je tam i golfové hřiště) a po dalších cca 2 km jsme odbočili mezi vinicemi na jediné klidné místo uprostřed vinic a kryté z 3 stran stromy, které jsme spatřili. Už byla skoro tma, asi o 300 metrů dále byl nějaký dům. Zde jsme se připravili na nocleh, nicméně asi po 1/2 hodině přišel z domu majitel pozemku, avšak když jsme mu vysvětlili, že ráno mezi 7. až 8. hodinou odjedeme, a když viděl naše děti, dovolil nám tam zůstat. Bylo poznat, že se trochu obává o své vinice všude kolem. Oni ale Francouzi nejsou ve skutečnosti žádní lidožrouti. *(To místo jsem původně chtěl přiblížit pomocí GPS souřadnic jako námět pro další případné cestovatele-autokrabičkáře, ale když jsem si ho na googlu prohlédl na street view, zjistil jsem, že nyní na vjezdu k tomu místu je nainstalována uzamčená závora, jinak se tam nezměnilo nic. Doufám, že my jsme nebyli ti, které majitele k namontování závory inspirovali.)*

### **Le Lavandou**

Ráno jsme vyrazili z okolí La Londe des Maures jihovýchodním směrem a po asi 7 kilometrech přijeli do Le Lavandou, což je další letovisko na francouzské Riviéře. Je to menší město v kopcovité krajině s cca 2,8 tisíci obyvateli. Město je obklopeno 12 krásnými mořskými plážemi, jak velkými, tak malými, některými skrytými a rozesetými mezi skalami. Nasnídali jsme se zde, městečko si trochu prošli a vykoukali se v moři. Kolem 10. hodiny po asi 2,5 hodinách zde strávených jsme se vydali na další cestu.

### **Cavalaire Sur Méré**

Cesta z Le Lavandou do Cavalaire-Sur-Méré v cantonu Saint Tropez vede po pobřežní silnici a je dlouhá asi 20 km. Normálně by doba jízdy neměla trvat déle než tak 25 minut. My jsme tuto krátkou trasu jeli více než 2,5 hodiny. Silnice byla tak ucpaná, že jsme popojížděli po metrech jako před křižovatkou v centru velkoměsta v době dopravní špičky. Takže po příjezdu do Cavalaire-Sur-Méré jsme měli jedinou starost, rychle si najít místo k zaparkování a vykoupat se v moři, spláchnout pot z takového cestování a občerstvit se ve vodě. Zaparkovali jsme v jedné boční ulici, která končila přímo na pláži, a vrhli jsme se do vody, pak jsme se nějakou dobu ještě trochu opalovali. Když jsme se asi po 2 hodinách, neboli kolem 14,30 hod odpoledne vrátili k našemu Háčku, viděli jsme, že za námi zaparkoval na první pohled zbrusu nový skříňový Renault Master s francouzským číslem v provedení H3/L3. Jenže tu skříň měl prvotřídně vybavenou jako obývací pokoj i s palandami, skříněmi na šaty, skládacím stolkem a kuchyňskou linkou. Koupelnu ani WC tam sice neměl, ale mě poskočilo srdce, neboť tak nějak vybavenou „krabičku“ bych si někdy v budoucnu přál mít, akorát že byla uzpůsobená pouze pro 3 osoby, což by pro nás nebylo postačující. Ale jako námět pro budoucnost to bylo velmi inspirující.

Samotné městečko jsme si neprohlíželi, v tom vedru jsme dali přednost koupání, je to převážně letovisko s cca 6 tisíci obyvateli a několika rozsáhlými plážemi v mírně kopcovité krajině. Příjemné místo, ale nijak významné architektonicky což souvisí s tím, že na jeho plážích dne 16. srpna 1944 se uskutečnila spojenecká výsadková operace (operation Dragoon) s cílem osvobodit Francii od Němců z jižního směru. Výsledkem ovšem bylo, že pobřežní městečko vzalo úhonu, změnilo se do značné

míry v sutiny a po válce muselo být prakticky zcela obnoveno. Jako námět pro případné další cestovatele chci uvést, že každoročně 15. 8. se zde konají vzpomínkové akce na spojeneckou invazi, nikoli nepodobné vzpomínkovým akcím u nás v Plzni, tedy vojenské přehlídky, výstavy historických bojových vozidel, ukázky bojových akcí apod. My jsme zde o tomto datu bohužel nebyli. Takže jsme se převlékli z plavek a kolem 15. hodiny vyrazili dále na jihovýchod do Saint Tropez.

### **Saint Tropez**

Saint Tropez je snad nejznámější letovisko na francouzské Riviere, vzdálené cca 105 km východně od Marseille, leží na levém okraji stejnojmenného zálivu a trvale v něm žije asi 5,5 tis. obyvatel. Založeno v 15. století jako vojenská pevnost a rybářská vesnice, název sídla pochází od jména legendárního Martyra. Místní šlechtic, hrabě de Suffren de Sait Tropez, v jehož majetku oblast i osada byla měl výhradní právo postavit armádu a loďstvo určené ke zničení flotily nepřátelských španělských lodí. Jeho potomek se později stal významným francouzským admirálem a neméně významným členem rytířského řádu Sv. Jana, neboli Johanitů, čili Maltézských rytířů a byl významným bojovníkem v době tzv. sedmileté války. Malý přístav byl rozšířen koncem 18. století, již v té době byl schopen přijmout až 80 lodí. Za 2. světové války 15. srpna 1944 se ve městě uskutečnila, obdobně jako v Cavalaire-sur-Mére spojenecká vyloďovací operace, v jejím důsledku městečko bylo velmi poškozeno a obnoveno bylo až v 50. letech 20. století za mezinárodní pomoci. Dnes je městečko známé jako letovisko pro extrémně bohaté letní hosty, různé hráče, známé modelky, milionáře, herce apod. Tomu ale odpovídají i ceny v místních obchodech. Městečko mimořádně proslavila svého času herečka a sexuální symbol 60. let Brigitte Bardot, která zde měla a má své sídlo. Ovšem nepotkali jsme se s ní. Atmosféra milionářského letoviska přetrvává dodnes a některé tyto projevy nejsou pro „nemilionářské“ návštěvníky vždy zcela příjemné. Město má nepříliš rozsáhlé historické centrum, ale ostatní části města představují velmi rozvolněnou vilovou zástavbu, mezi domy a ulicemi se vyskytují např. vinice nebo různá políčka, takže město působí poměrně rozlehle a jakoby řidce zastavěné. Saint Tropez má pláže o délce několika kilometrů, ale ty hlavní z nich jsou z centra poměrně značně vzdálené. Z Cavalaire-sur-Mére vede do centra Saint Tropez cesta o délce cca 19 km. Vyjeli jsme kolem 15. hodiny odpoledne a do Saint Tropez dorazili asi v 17.30 hod, takže těch nakonec 17 km jsme jeli asi 2,5 hodiny opět přískokem vpřed s popojížděním po metrech. (Neměli jsme už trpělivost pokračovat v jízdě, nejeli jsme až do centra. Zaparkovali jsme na příjezdové hlavní Route Départementale 98A cca 1,5 – 2 km od centra, avšak bez nutnosti platit poplatky - GPS toho místa je N: 43°15'53.44"; E:6°37'29.11", jenže šlo o náhodu, bylo tam volno v řadě parkujících vozidel.) Opakovala se tedy situace z dopoledne toho dne. Jenže tentokrát jsme se již nešli koupat, ale vyrazili jsme do centra pěšky, cestou jsme si prohlédli přístav a zejména milionářské jachty v něm, připluly v podstatě z celého světa, z Británie, USA, z Karibiku, ale i z Jižní Afriky nebo až z Austrálie. Šlo o velké transoceánské plachetnice, některé byly i trojstěžňové, většina však byly dvojstěžníky a obsluhovala je obvykle profesionální námořnická posádka. Na konci přístavu je pak torzo historické vojenské pevnosti. Od ní už je to do města pár metrů. Nejprve jsme ale dali dětem najíst, koupili jsme jim obligátní pizzu, a protože ještě něco chtěly, dostaly každý z nich jako nášup kakaem sypanou palačinku. K tomu na zapití kolu. My dospělí jsme si také něco dali, už ani nepamatuji co, pizza to ale nebyla, ta už nám trochu lezla krkem. Takže odpočati a po jídle jsme kolem 19. hodiny vyrazili na prohlídku Saint Tropez. Centrum není nijak zvlášť rozsáhlé ani architektonicky

zajímavé, děti si tam chvíli hrály v jednom z parků na prolézačkách, my dospělí jsme si už za tmy prohlíželi luxusní obchody, všechny byly otevřené, je tam hodně restaurací a nočních barů s diskotékami. Kolem nás neustále projížděli 18 – 20 letí mladíci v silných sportovních autech, co auto to minimálně 2-3 miliony Kč, velmi často ve vozech Ferrari, Maserati nebo Lamborghini různých typů, ti chudší měli Porsche nebo BMW. Vytáčeli hlasitě motory, aby byli co nejnápadnější, pořvávali z aut na sebe a bez přestání troubili. Nic příjemného pro pěší návštěvníky.

Kolem asi 21. hodiny jsme se vydali zpět k našemu Kim-Ir-Čongovi a kolem 22. hodiny jsme ze Saint Tropez celkem rádi odjeli, cestou jsme si hledali místo, kde bychom mohli v klidu a soukromí přespát ve voze. Nakonec jsme museli jet asi 6 km, naštěstí už nikoli v dopravní zácpě, do Port Grimaud, tam jsme odbočili vlevo na Grimaud a po asi dalších 2 kilometrech jsme objevili borovicový lesík, v němž jsme přespali, místo už ale nejsem dnes schopen přesně na satelitních snímcích určit.

### **Sainte Maxime**

Ráno jsme vyrazili na další cestu, příštím cílem byl Sainte Maxime. Je to pobřežní městečko, rovněž letoviště ležící naproti Saint Tropez přímo přes záliv. Město má asi 13 tisíc obyvatel a na jeho severním okraji začíná horský Massive des Maures.



*Krátká zastávka v Saint Maxime*

I toto město bylo poškozeno při spojeneckém výsadbku a následně obnoveno. Z místa, kde jsme přespali, to bylo opět přes Port Grimaud asi 7 km daleko, ale tuto cestu jsme posledních asi 5 km z Port Grimaud opět jeli přibližně 1,5 hodiny. Takže jsme zastavili těsně před Sainte - Maxime rovnou u pláže, protože silnice vedla přímo po pobřeží, nechali jsme ucpanou kolonu být a šli se opět koupat a ještě před tím posnídali. Tentokrát jsme využili i sociální vybavení pláže. Bohužel u pobřeží byla



invaze žahavých medúz a při koupání jsme se popálení od těchto milých tvorečků nevyhnuli, ale jednalo se jenom o malá poranění, jejich následky jsme nepocíťovali déle než asi tak 12 hodin. Na pláži jsme vydrželi asi tak do 13 hodin, když se kolem poledne provoz trochu umoudřil, vydali jsme se na další cestu. Změnili jsme ale plán, rozhodli jsme se opustit pobřeží z důvodu beznadějně ucpaných silnic, projet po hřebenech Massive des Maures a odejet do Cannes. Znamenalo to ale minout místa na Riviére jako např. Fréjus a Sait Raphaël. Bylo to ale nutné, pokud jsme nechtěli asimilovat s Francouzi v důsledku jejich nemožně ucpaného provozu. Vyrazili jsme na cestu a kolem 16. hodiny jsme dojeli do centra města Cannes. Cesta do Cannes znamenala nepřetržitou asi 120 km jízdu, ovšem nikoli nejkratší cestou, z toho asi tak čtvrtinu po hřebenech horského masivu, přibližně polovinu po dálnici a čtvrtinu po běžné silnici.

### **Cannes**

Město, sídlo kantonu v jižní Francii v departmentu Alpes-Maritimes a regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur. Žije zde zhruba 73 tisíc obyvatel, na naše poměry se tedy jedná o již dosti velké město velikostí na úrovni českého krajského města. Původně osada z 2. století před. n. l., později rybářský přístav do 19. století, se postupně změnil na moderní lázeňské město s dominujícími luxusními stavbami i službami (hotely světových jmen) lemující zejména hlavní městskou promenádu La Croisette v místním zálivu. Je to promenáda pod palmami proslulá malebnými plážemi s kompletní infrastrukturou, kavárnami a obchůdky.



***Zátoka v Cannes při pohledu z La Croisette***

V zálivu, (a nejen v Cannes), obvykle kotví v hlavní sezoně i vojenské lodě, francouzská vláda touto formou tak dává najevo turistům i vlastním občanům, že jsou bezpečni. Při mé první návštěvě Cannes o několik let dříve jsem si zde mohl prohlédnout nedaleko břehu kotvící moderní francouzskou letadlovou loď Charles de Gaulle (*Mám jí dokonce nafilmovanou na videu, ale ve formátu VHS 8. Francie má jenom jedinou letadlovou loď, a to právě tuto.*)





*V zátoce v Cannes kotví i ty největší námořní lodě*

Hlavní slávu a aktuální postavení Cannes jako nejvýznačnějšího sídla na francouzské Riviéře však přinesli až po 1. světové válce britští a američtí turisté. Místní kasino bylo postaveno ve stylu kasina v americkém Palm Beach. Od roku 1946, vždy v květnu, se zde každoročně koná světoznámý filmový festival ve Festivalovém paláci, což je podle mého osobního názoru poměrně dosti nevzhledná stavba postavená téměř u břehu zhruba na začátku hlavní promenády La Croisette. Město je napojeno na železniční (vč. TGV), leteckou i dálniční dopravní infrastrukturu. Je vystavěno průměrně 12 hodinovému slunečnímu svitu denně od května do září, tedy v období hlavní sezóny. Nedaleko břehu, tak asi 1 km od města v moři leží ostrov Sainte-Marguerite, kde je středověká pevnost – vězení. Je to podle Alexandra Dumase a jeho románu (*Muž se železnou maskou*) místo, kde byl vězněn dvojník krále Ludvíka XVI a posléze i onen král, což je ovšem čirá románová fikce.

Při historicky zvědavé návštěvě je v Cannes možnost navštívit řadu muzeí jako třeba Muzeum umění a historie Provence, Námořní museum, Mořské museum, Museum fotografie (Francouzi jsou vynálezci fotografie v r. 1839). My jsme ale žádné z muzejních expozic nenavštívili. Malé děti by to asi ještě nedokázaly ocenit. Využili jsme možnost procházky pod palmami po hlavní promenádě La Croisette s možností odpočinout si zde na městských plážích a vykoupat se v moři, následně pak povečeřet v restauraci. Ve městě jsme se zdrželi asi tak pět hodin a večer kolem 22. hodiny jsme pokračovali dál, po dálnici A8 La Provencale do Nice. Děti byly unavené a usnuly nám v autě vsedě, tak jsme se ještě rozhodli procestovat alespoň malou část část noci.

## **Nice**

Město Nice je považováno za metropoli francouzské Riviery a unikátní je její poloha vklíněná mezi masivy Alp a Azurové pobřeží Středozemního moře. Je to prefektura departmentu Alpes-Maritimes a hlavní město obvodu Nice. Spolu s 23 okolními obcemi tvoří Společenství aglomerace Nice-Côte d'Azur (Communauté

d'agglomération de Nice-Côte d'Azur). Žije zde přibližně 350 tisíc lidí, takže se jedná již o značně velké sídlo. Nice pátým největším městem/aglomerací ve Francii. Počátky osídlení zde spadají do doby před 400 000 lety, v antické době zde byla obchodní osada založená Řeky Nikaia Polis, od které Nice odvozuje své současné jméno. Později zde sídlila osada náležející k Římské říši. Od 19. Století je město významným střediskem společenské smetánky. Centrum města leží pod kopcem, na kterém je zřícenina hradu a odkud je nejlepší výhled na město. V centru je řada vyhlášených restaurací a hotelů světových jmen. Věvodí mu 6 km dlouhá pobřežní Promenade des Anglaise (Promenáda andělů) z jedné strany lemovaná velkolepými secesními stavbami a z druhé plážemi. Je zde řada muzeí, zejména zaměřených na umění, hlavně malířství.

Do Nice jsme dorazili kolem 23. hodiny v noci. Z dálnice jsme sjeli poblíže letiště a dál jsme pokračovali do centra města, které jsme si projeli a krátce zastavili na Promenáde des Anglaise, od auta jsme se ale příliš nevzdálili, neboť jsme museli dávat pozor na spící děti, které by se při probuzení bez rodičů na neznámém místě mohly vyděsit. Naším cílem ale nebylo poznávat velké městské aglomerace a tentokrát jsme se spokojili jen s krátkým seznámením s Nice při jejím nočním průjezdu a po asi hodině kolem půlnoci jsme vyrazili na další cestu, tentokrát za účelem si najít místo k přespaní. Po dálnici jsme jeli cca 5 km a na exitu 56 jsme odbočili směrem na Monaco. Těsně za odbočkou je mýtná brána, kde jsme zaplatili za projetí úsek, kolik už nepamatuji, a asi tak 100 metrů za ní je vpravo velké vybavené parkoviště. (GPS: N 43.744726, E 7.373535). Zde jsme se uložili k spánku, abychom s novým dnem vyrazili do Monaca (Monte Carla).

## **Monaco**

### **Monaco (Monte Carlo)**

Z parkoviště, kde jsme přenocovali, jsme vyrazili do Monaca, které je z toho místa odhadem asi 7 km vzdálené kolem 8. hodiny ráno a kupodivu cesta byla volná. Město leží na úpatí hory vysoké cca 1 300 metrů na prudkém svahu, sahajícím až k mořskému břehu. Spodní část města tvoří samostatný státní útvar, Monacké knížectví. Aby to bylo ještě složitější, horní (severní) část města patří Francii, spodní pak zmíněnému knížectví. Málo kdo ví, že Monacké knížectví má dokonce i letiště, ovšem jen pro helikoptéry. Železniční nádraží zde samozřejmě je.

Monako (Monacké knížectví) je druhý nejmenší stát na světě a země s druhou největší hustotou osídlení, na maličkém území cca 2 km<sup>2</sup> žije cca 33 tis. obyvatel při hustotě cca 16 600 lidí na km<sup>2</sup>, řekl bych, že pro samotáře to tam opravdu vhodné není. Monaco se dělí na 4 historické městské čtvrti (Monaco Ville, Monte Carlo, La Condamine a Fontvieille). V současnosti je stát rozdělen do 10 městských čtvrtí. Celé jeho území je beznadějně zastavěno hlavně obytnými objekty. Jeho jediným sousedem je Francie. V 5. stol. př. n. l. byla na území dnešního Monaka založena fénická osada, kterou Římané nazvali Herculis Monoeci portus. V 6. st. n. l. ovládli území Monaka dočasně Vizigóti, poté patřilo k Francké říši. Na konci 13. stol. padla monacká pevnost do rukou rodu Grimaldiů. Monako Grimaldiovci definitivně ovládli v roce 1419, zatímco se u nás již schylovalo k bitvě husitů s bratry křižáky na Vítkově o rok později. Pod francouzskou ochranou vládla tohoto rodu, s výjimkou několika období, pokračuje dodnes. V roce 1793 bylo Monako francouzskými revolučními vojsky dobyt a pod francouzskou správou zůstalo až do roku 1814. O rok později se dostalo pod protektorát Sardinie. V roce 1848 přišlo Monako o 95 % svého území, když města Menton a Roquebrunne vyhlásila samostatnost a oddělila se. Zbývající část Monaka získala znovu svrchovanost až v roce 1861. Od roku 1850 se ale Monako

potýkalo s těžkou hospodářskou situací, jelikož územní ztráta z roku 1848 znamenala i ztrátu ekonomickou. Monacký kníže Karel III. se rozhodl ekonomickou situaci své malé země za každou cenu zlepšit a tak byly v polovině 50. let 19. století na území Monaka vybudovány první přímořské lázně s kasinem. Skutečný rozkvět pak přišel se založením Monte Carla, kde bylo postaveno dnes snad nejznámější kasino na světě, otevřeno bylo ve stejném roce, kdy rakousko-uherský polní zbrojmistr Ludwig August rytíř Benedek von Felső-Eör dostal i s celou c. k. severní armádou v bitvě u Hradce Králové na frak od Prusů. Od roku 1949 do roku 2005 vládl kníže Rainier III., který liberalizoval ústavu a posílil práva Národní rady a zejména byl proslulý tím, že si za ženu vzal americkou filmovou herečku Grace Kelly, později tragicky zahynuvší. Po jeho smrti aktuálně vládne Monacu jeho syn Albert II. Podle platné ústavy je Monaco dědičnou konstituční monarchií, vláda přechází na mužského potomka hlavy státu. Monaco je v současnosti považováno za tzv. daňový ráj.

Monaco je proslulé svým kasinem, které dnes generuje cca 4% příjmů státní pokladny. V Monaku neexistuje vůbec zemědělství a celkově je to tam na první pohled specifické. Například jak jsem mohl na vlastní oči vidět, jediná místní pošta je v přízemí jedné z budov v centru. V prvním patře je pak monacké Ministerstvo pošt. Jestli poštmistr je současně státním ministrem pošt jsem nezjistil.

Nejstarší části Monaca je Monaco Ville, je to původní středověké opevněné město Monaco, kde stojí knížecí zámek a rovněž pohřebiště knížecího rodu. (Zámek je přístupný k turistickým prohlídkám za poplatek, turistickou atrakcí je zde střídání stráží oblečených ve sněhobílých uniformách). Je zde rovněž světoznámé oceánografické museum. Zámek jsem měl možnost navštívit, vystavuje zde expozice znázorňující historické formy bydlení knížecího rodu a pak osobní památky na jeho jednotlivé členy, ale i členy francouzského královského rodu Bourbonů, se kterými je knížecí rod spřízněn.

Město je známe i pořádání GP Monaca seriálu Formule 1 a je to jediná GP formule 1, která vede městskými ulicemi. Při návštěvě Monaca automobilem se tomuto okruhu nemůžete vyhnout; po jeho trase vede běžný městský pouliční provoz. Ovšem projet se po něm je zážitek, je tam zcela jiná kvalita městského silničního povrchu, než známe od nás. Ve městě je řada parků, velmi honosných, při bližším pohledu můžete zjistit, že tyto parky jsou v řadě případů postaveny na vzájemně propojených střechách stavebních objektů. Ve městě je poměrně dost různých obchodů, značný podíl na tom mají zlatnické obchody a obchody s oděvní konfekcí světových značek. Ceny tam mají všeobecně znamenité. Město jsme si prohlíželi dopoledne, takže kasino jsme nenavštívili, i když zvenčí jsme si ho prohlédli a do státní monacké pokladny díky tomu nepřispěli. Největším problémem, se kterým jsem s v Monacu setkal, bylo nalézt místo k zaparkování a to ve dvojím smyslu, jednak vůbec nalézt volné místo a když se už nějaké našlo, pak se do něj vtěsnat s více než pětimetrovou dodávkou, ale po asi hodině cirkulování po městě se nám zadařilo. Poté, co jsme si dosytosti prohlédli Monaco, vyrazili jsme na další cestu, bylo to kolem 12. hodiny a dalším cílem byla italská Ventimiglia.

## **Itálie**

### **Ventimiglia**

Do Ventimiglie jsme dorazili asi po hodně jízdě z Monte Carla, hranice mezi Francií a Itálií jsme si všimli až na poslední chvíli, podle silniční cedule, nic jiného neprozradí, že jste přešli do jiného státu. Ventimiglia je pobřežní město hned za hranicí s Francií a původně jsme se zde vůbec nechtěli zastavovat. Pokoušeli jsme se však zde vyřešit výše popsané potíže s brzdovými destičkami, které vznikly asi 15 km

předtím. Na další cestu jsme se proto vydali odpoledne až kolem 17. hodiny a čekala nás 340 km dlouhá pouť do Milána (nikoli nejkratší cestou, dala se najít i trasa o cca 70 km kratší), kam jsme dorazili po cca 6 hodinách jízdy i s přestávkami na jídlo kolem 23. hodiny večer.

## Milano

Milano je největší město v oblasti italské Lombardie s téměř 1 300 tis. obyvateli a rozlohou 182 km<sup>2</sup>. Je to tedy svou velikostí město srovnatelné s Prahou. Jako sídlo je však o zhruba 1 400 let starší než Praha. V pátém století př. n. l. zde bylo sídliště keltských Insubrů, které roku 222 př. n. l. dobyli Římané.

Roku 293 n. l., v době vlády římského císaře Diokleciána se stalo hlavním městem západní Římské říše. Roku 313 v Milanu další Římský císař, Konstantin I. Veliký, později svatořečený, svým Ediktem milánským stanovil v celé Římské říši křesťanství jako státem oficiálně uznávané náboženství, když rok před tím vybojoval vítěznou bitvu o římský císařský stolec se svým bratrem a současně protivníkem Maxentiem na přístupech k Římu. Tuto bitvu vybojoval, (i když tehdy vlastně ještě nebyl křesťan), pod křesťanským znamením kříže a bezprostředně po jejím skončení založil první křesťanský rytířský řád na světě, Ordo Sancti Constantini Magni, který pod názvem Mezinárodní Řád Sv. Konstatnina Velikého (v českém překladu) existuje dodnes jako mezinárodní rytířský řád a koncem října r. 2012, tedy letos (dne 28. 10.) bude slavit 1 700 let své existence. (*Autor tohoto textu má tu čest být jeho členem, řádovým rytířem a je členem Vlády tohoto rytířského řádu.*) Roku 402 město obléhali Vizigóti. Pak bylo město několikrát dobyt a poničeno, roku 539 Langobardy. (odtud název provincie Lombardie) a roku 774 je dobyl král Karel Veliký a přičlenil ke své říši. Roku 1162 je dobyl císař Fridrich I: Barbarossa, později zahynuvší na 2. křížácké výpravě, kterou šéfoval na území dnešního Turecka nepříteli daleko od Tarsu, nezahynul však v bitvě s muslimskými nájezdníky, ale utopil se při brodění přes řeku, kdy spadl s koně, což musela být tehdy zákonitě, vzhledem ke hmotnosti rytířské zbroje, zcela fatální událost. Milano dobyl tento výtečník za účasti českého vojska knížete Vladislava II., který za to později obdržel dědičný královský titul.

Brzy po tom znovu obnovené město stalo v čele Lombardské ligy měst od r. 1167 a od roku 1184 se stalo vévodstvím. Milán se později stal jedním ze středisek slavné italské renesance, ale také nejmnocnějším státem na italském poloostrově. Roku 1515 dobyl město francouzský král František I., ale už roku 1525 je ale dobyl habsburský císař Karel V. a město přešlo do držení španělských Habsburků. Od 18. století se Milán stal střediskem hudby. Mozart zde působil a napsal tři opery, bylo postaveno divadlo La Scala, dnes snad nejslavnější operní divadlo na světě. Roku 1796 dobyl město Napoleon I., který Milán prohlásil za hlavní město Italského království a dal se ve zdejší gotické katedrále, milánském Dómu, korunovat italským králem. Po Napoleonově pádu vrátil Vídeňský kongres v r. 1815 Lombardsko a s ním i Milano Rakousku, a komu také jinému jej také měl vrátit, když to byl kongres Vídeňský. Protirakouské povstání v Milaně roku 1848 maršálek Jan Josef Václav hrabě Radecký z Radče, komandér rytířského řádu Marie Theresie, dříve žák a pobočník slavného ruského vojevůdce Kutuzova, historicky nejvýznamnější český vojevůdce ve službách císaře Franze Josefa I. celkem v pohodě vojensky potlačil, nicméně po porážce v bitvě u Solferina roku 1859, kde teklo krrrve moc, krrve po kolena, se Rakousko Uhersko muselo Lombardie, a tedy i Milana vzdát ve prospěch sjednocující se Itálie, což byl docela průšvih. V tomto sjednocování mělo Milano hlavní úlohu a stalo se střediskem italského průmyslu, železnic i financí. Roku 1919 v Milanu Mussolini založil své

fašistické hnutí a odtud zahájil roku 1922 pochod na Řím. V okolí Milana byl také v roce 1945 zajat.

Milano patří mezi nejbohatší a nejrozvinutější města Evropy, je zde řada velkých bank, sídlo velkých firem (Pirelli, Alfa Romeo aj.) a pravidelných veletrhů *Fiera Milano*. Je to významný dopravní, hlavně železniční a dálniční uzel, má dvě mezinárodní letiště a blízko města je i automobilový závodní okruh v Monze. Ve městě sídlí 12 vysokých škol, slavné jsou zejména umělecké školy. V Miláně se také nachází finanční tepna Itálie – finanční burza. Město Miláno má nejdelší podzemní dráhu v Itálii (a jednu z nejdelších v Evropě), která měří více než 84 km, ale cestování podzemní dráhou jsme tam nevyzkoušeli, takže nemůžu předat zkušenosti. Rovněž je známé jako centrum prezentace módního oděvního průmyslu a probíhá zde formou „odborných“ kursů proškolení snad všech modelek a fotomodelek z celého světa, které chtějí vstoupit na dráhu mezinárodní modelky. Proškolení jak se tvářit, jaké pózy zaujímat, jak se pohybovat a chodit, ale také proškolení v jejich ostatních důležitých znalostech zejména intimní povahy.

Při této cestě jsme vzhledem k noční době a také již k vidině nutnosti se z časových důvodů vrátit domů Milanem jenom projeli. Původně jsem chtěl rodině ukázat některé hlavní památky, ale tanečky kolem brzdových destiček až do odpoledních hodin toho dne nás asi tak o 6 hodin zdržely a na prohlídku Milána už čas nevyšel.

Nicméně při mé první návštěvě Milana o několik let dříve jsem mohl nějaké památky navštívit a musím konstatovat, že byly velkolepé:

**Milánský Dóm** (GPS: N 45.464202, E 9.190503) – gotická Katedrála Narození Panny Marie postavená v letech 1386 až 1510 s průčelím přestavěným za vlády Napoleona I. v r. 1805. Svými rozměry, délka 157 m, šířka 92 m, výška klenby 45 m a výška centrální věže s pozlacenou sochou Madony 106 m se jedná o třetí největší na světě. Je to obrovský lidojem, který může pojmout až 40 tisíc lidí. Uvnitř je bohatá výzdoba, zejména renesanční a barokní. Přiznám se, že mě rozměry této katedrály ohromily. Je asi tak 3 x větší zevnitř, než katedrála Sv. Víta v Praze, byť zvenku tak nepůsobí, protože je dislokována v městské zástavbě a nelze ji spatřit s potřebným odstupem, který by umožnil její hmotu správně porovnat s jinými objekty. Nicméně působilo to tam na mne, jako kdyby přes hlavní prostor katedrály napříč byly zřízeny ještě příčně dva samostatné kostely vnitřní velikosti pražské katedrály, každé se samostatným oltářem, které mohou působit nezávisle na sobě.

**Operní scéna La Scala** . (GPS: N 45.467279, E 9.189677), vystavěné za rakouské císařovny Marie Theresie po požáru v letech 1776 až 1778 a tedy mladší než např. pražské Nosticovo divadlo (dříve Tylovo), má dnes přes 2800 míst a je jednou z nejslavnějších operních scén na světě vůbec. Do divadla se v letním období, tedy mimo sezónu, bohužel nelze podívat a tak jsme jej obcházeli jen zvenčí.

**Galerie Viktora Emanuela II.** (GPS: N 45.464728, E 9.189999) je zastřešená pasáž složená ze dvou na sebe kolmých arkád se skleněnými stopy, které v místě svého křížení vytvářejí osmiúhelné prostranství se skleněnou kupolí. Hlavním vstupem je monumentální oblouk od milánské katedrály z Piazza del Duomo, (Náměstí Dómu). Stavba byla navržena italským architektem Giuseppem Mengoni v r. 1861 a postavena během let 1865 až 1877, a to především jako luxusní nákupní centrum, kterým zůstává i v současné době. Tato stavba se stala vzorem pro budování městských pasáží po celém světě.

*(Všechny tři uvedené památky jsou navzájem blízko sebe ve vzdálenosti v řádu několika málo stovek metrů)*

**Poslední večere**, světoznámý obraz - freska od renesančního umělce a myslitele

**Leonarda da Vinci** je k vidění v milánském kostele **Santa Maria delle Grazie** (GPS: N 45.466008, E 9.170601). Stavba kostela byla dokončena v 15. století. Pro svou historickou hodnotu byla i s freskou v roce 1980 přiřazena ke světovému dědictví UNESCO. Od milánského Dómu je to pěšky přibližně 1,3 km daleko.

**Hrad rodiny Sforzů** - vévodský rod vlastníci Milano ve Středověku (GPS: N 45.469627, E 9.180472). Stavba byla vybudována roku 1450 na příkaz Franzesca 1. Sforzy na místě hradu rodu Visconti postaveného v letech 1360 až 1370 a zničeného roku 1447. Roku 1490 italský architekt a malíř **Donato di Angelo di Pascuccio**, řečený **Bramante** vyzdobil freskami stěny *Sala del Tesoro*. Na interiérových dekoracích pracovali i **Leonardo da Vinci**, Filarete a Cesario Cesariano. V letech 1833 až 1905 proběhla rozsáhlá rekonstrukce hradu. Nicméně spojenci za války při bombardování Milana způsobili hradu v r. 1943 rozsáhlé škody, ty se podařilo později napravit jen zčásti. V hradu je umístěno několik muzeí, například *Museo d'Arte Antica* a *Museo della Preistoria*. Mezi exponáty je i nedokončená socha *Pieta* od dalšího renesančního světoznámého umělce Michelangela Buonarotti. Park náležející k hradu je upraven ve stylu anglické zahrady s květinovými záhony. Je zde také aréna, vyhlídková věž a neoklasicistní vítězný oblouk. Hrad je vzdálen ve vzdálenosti cca 1,2 km od milánského Dómu.

**Biblioteca Ambrosiana**, (GPS: N 45.46369, E 9.186062) založená milánským arcibiskupem **Fredericem Borromejským**, jakožto první veřejná knihovna na evropské pevnině, s velkými sbírkami rukopisů a kreseb, zejména jedinečnou sbírkou kreseb **Leonarda da Vinci** a jeho deníků. Basilika je vzdálena cca 400 metrů pěšky od milánského Dómu.

**Románská bazilika svatého Ambrože** (*Sant'Ambrogio*, postavená kolem roku 1100). (GPS: N 45.466008, E 9.170601)

**Antická bazilika svatého Vavřince** (*San Lorenzo*, kolem roku 500, přestavěná v 16. století). (GPS: N 45.458234, E 9.18148) vzdálená cca 1 km pěšky od milánského Dómu.

Jakmile jsme projeli nocí Milánem, tentokrát jsme nespátřili nic zajímavějšího než místa, na kterých na druhém městském okruhu postávají milánské pouliční prostitutky, vyrazili jsme na sever směrem k jezeru Lago di Como. Na severním okraji Milana zhruba na úrovni Monzy, která zůstala po pravé straně, jsme si našli na parkovišti místo k přenocování a přibližně kolem půl jedné v noci jsme usnuli ve voze spánkem spravedlivých. Další den nás čekal výlet do italských Alp.

### **Italské (Orobské) Alpy:**

Ráno jsme se vydali na cestu do italských Alp, cesta Alpami počínala městem Sondrio, pak vedla přes obce Edolo a Cles do Mezzolombarda, pak do Bolzana, Brixenu, Brennero, Innsbrucku a přes Rakousko až do Garmich-Partenkirchenu v Německu. Celkem šlo o cestu dlouhou asi 500 km, ovšem převážně po pomalých horských silnicích.

První úsek cesty, cca 130 km, neboli cca 2 hodiny dlouhá jízda do města **Sondrio** jsme absolvovali hned ráno po snídani, jakmile jsme se probudili kolem 7. hodiny a do Sondria jsme dorazili kolem 9. hodiny dopoledne. Jedná se o turisticky nevýznamné a pro malý počet památek i do jisté míry nezajímavé město s asi 22 tisíci obyvateli na úpatí horského alpského masivu, ovšem město leží v nadmořské výšce jen kolem cca 350 m. nad mořem, o pár kilometrů severněji i východněji je však nadmořská výška už podstatně vyšší. V Sondriu jsme doplnili v místním supermarketiku zásoby jídla v množství, které nám postačilo až na celou cestu zpět na

naše české území, tedy asi tak na zbývajících dva dny cesty. Protože pojem “turistický návštěvník” v Sondriu znají nejspíše jenom ze slovníků, stali jsme se docela vděčným objektem pro některé místní obyvatele, kteří se kolem našeho Kim-Ir-Čonga shlukovali v počtu větším než malém, neboť takové zpestření všední reality si nemohli nechat ujít.

No a pak jsme se vydali na cestu do kopců. Postupně se dá vozem vyšplhat úzkou serpentinovitou horskou silnicí přes řadu obcí, a podél přírodní rezervace Pian Gembro z nichž nejvýznamnější bude Edolo, Vezza d'Oglio, Ponte di Legno, Passo del Tonale, do pohorí, kterému vévodí Mt. Adamello vysoký 3 539 metrů, nicméně další vrcholky nejsou svojí mohutností příliš odlišné.



***Italské alpy v okolí Mt. Adamello***

Je zde řada turistických cest, lanovek, možností k pěším výletům v podobě vysokohorských túr a nakonec i ubytování v různých pensíoních. (*Projíždíte přibližně ve stejné výšce, jako např. při průjezdu známou alpskou silnicí přes Hoch Tor a v Rakousku s nástupem v Cell Am See.*). Cestou se otevírá jedno krásné panorama za druhým a my jsme často neodolali se zastavit a pokochat výhledem, nicméně pěší túru jsme si nedopřáli, neboť náš nejmenší, tehdy dvouletý kluk by jí nezvládl. Cestou se dá odbočit doleva severním směrem a po asi 20 kilometrech jízdy přijet do švýcarského Gotthardu, ale to tenkrát nebyl náš směr. Zhruba na úrovni obce Pellizzano pak začnete opět sjíždět z horských výšin dolů do údolí, projedete Commerzzaduru, až k jezeru Lago di Santa Giustina, přibližně 4 km dlouhému a na jeho levém břehu zhruba v polovině délky leží obec Cles. Zde se charakter krajiny změní, z vysokohorského rázu se přemění do podoby krajiny typu vysočina. Jsou zde malebná údolí i nadále s krásnými výhledy. (My jsme si udělali krátkou, asi 3 kilometrovou odbočku do obce Cagno, ležící na druhém břehu jezera, odkud je nádherný výhled po celé délce jezera a pak jsme se vrátili na původní trasu.) Projeli jsme až do obce Mezzolombardo, kde jsme podjeli dálnici vedoucí do Bolzana a Brennerského průsmyku a odbočili vlevo na silnici 1. Třídy tam vedoucí. Krajina zde opět změní svůj ráz, přejde v relativně otevřenou a s mírnými kopci, donale obdělávanou, která na projíždějícího návštěvníka působí jako jedna velká zahrádka.



**Bolzano (Bozen), dvojjazyčné** město se 103 tis. obyvateli. Z nich hovoří 73 % italsky, 26 % německy a 0,7 % nějak jinak. Je to správní středisko provincie Jižní Tyrolsko. Bolzano je největším městem Jižního Tyrolska a střediskem italského živlu v převážně německojazyčné oblasti. Na památky je však město poměrně skromné, i když několik středověkých staveb se najde. Město je jakoby sevřené mezi kopci. My jsme se zde nezastavili a pokračovali jsme dále do Bressanone (Brixenu) vzdáleného asi 50 km.



*Zastávka na parkovišti nedaleko Bolzana, kluci potřebovali „vypustit páru“*

**Bressanone (Brixen)** je město s asi 20 tis. obyvateli, převážně hovořícími německy. Je to místo, kde byl v 19. století ve vyhnanství Karel Havlíček Borovský, jak jsme se všichni učili ve škole a kde si mohl v nádherném alpském vzduchu léčit svou tuberkulózu, školní učebnice i tehdejší soudružky učitelky to však líčily spíše jako by byl v samém pekle, (jak to líčí dnes nevím). Byli jsme se podívat na dům, ve kterém údajně úpěl, a ten stojí i s pamětní deskou na Karla Havlíčka v severovýchodním rohu náměstí v samém centru. Společensky si tady náš slavný glosátor rakouského politického života nesporně mnoho neužil. Brixen je poměrně malebné místo, které stojí za krátkou návštěvu spojenou s protáhnutím si údů při dlouhé cestě, nicméně byli jsme tam večer, kolem 20. hodiny a jen velmi krátce, slabou půlhodinku. Z Brixenu jsme dále pokračovali přes Brennerský průsmyk, kde jsme překročili Italsko-rakouskou Hranici do Innsbrucku vzdáleného cca 85 km.

### **Rakousko**

**Innsbruck** je hlavní město rakouské spolkové země Tyrolsko. Název vlastně znamená „Most přes řeku Inn“. Leží v údolí Innu, v bezprostředním podhůří Alp, asi 30 km severně od Brennerského průsmyku. V bezprostřední blízkosti města jsou Alpské vrcholky dosahující výšky kolem 2 700 metrů n. m. Město je osídleno cca 3 000 let a je tedy obře o 2 tisíce let starší než Praha. Od roku 1420, kdy husité zvítězili nad bratry křižáky v bitvě na Vítkově, (pořád se ten letopočet v naší cestě tak trochu proplétá), byl Innsbruck residencí tyrolského hraběte Fridricha IV.



Habsburského a během 15. století zde vznikla řada významných staveb: Stará radnice (1358) s městskou věží (1450), Hofburg (1456), Otův hrádek (1495) a Stará zbrojnice (kolem 1500). Roku 1485 zde autor „Kladiva na čarodějnice“ Heinrich Insitoris zahájil čarodějnické procesy, které však byly ještě téhož roku zastaveny. Koncem 15. století zde sídlil císař Maxmilián I. Habsburský. 1553-1563 byl založen Hofkirche (dvorský kostel). 1562 založil Ferdinand I. v rámci protireformačních snah jezuitské gymnázium, dnešní Akademické gymnázium. Roku 1630 zde hrabě Leopold V. založil první operní divadlo mimo Itálii, dnes už není dochováno. Tyrolští Habsburgové vymřeli po meči úmrtím arcivévody Sigmunda Franze v r. 1665, a historie, po kterou byl Innsbruck hlavním sídlem rakouské říše tím skončila. Díky tomu však zůstal gotický ráz města nezměněn. Město nebylo ani v jedné ze světových válek probíhajících ve 20. století významněji poškozeno.

My jsme do Innsbrucku dorazili kolem 23 hodiny v noci, děti za jízdy spaly a tak jsme městem tentokrát bohužel jen projeli, neboť následující den jsme již museli cestu ukončit návratem domů. Pokračovali jsme až téměř před 65 km vzdálený Garmisch Partenkirchen v Německu, kde v lese na jakémsi lesním parkovišti podél cesty jsme si našli místo k poslednímu přespání ve voze na této cestě. Opět jsme tam nakonec nezůstali sami, ale ráno jsme se probudili ve společnosti dalších 4 podobných obytných dodávek, tentokrát vesměs s německou registrací. Pršelo, foukal studený vítr a tak se nám poslední noc jevila jako protivná tečka za vcelku příjemným cestováním.

### **Německo**

**Garmisch Partenkirchen (GAPA)** je středisko zimních sportů v německém Bavorsku, asi 30 od hranice s Rakouskem a asi 100 km jižně od Mnichova, ležící pod horským masivem pohoří Wetterstein. V roce 1936 se zde konaly ZOH a v letech 1978 a 2011 mistrovství světa v alpském lyžování. Každoročně se zde 1. ledna koná závod ve skocích na lyžích, který je součástí Turné 4 můstků.

Protože i ráno pršelo, bylo sychravo a zima, městečkem jsme jenom projeli, abychom si ho prohlédli alespoň zpoza oken vozu a vyrazili jsme na další cestu, tentokrát byl náš cíl již domov a čekala nás cesta dlouhá přibližně 400 km, kterou jsme ujeli bez zastávek, s výjimkou zastávek na jídlo a občerstvení. Špatné počasí nás provázelo až téměř do Mnichova, kterým jsme rovněž jen projeli.

### **Česká republika**

Na rozdíl od cest k moři jsme zpět z Mnichova jeli domů přes Regensburg, Železnou Rudu, kde jsme překročili německo-české hranice a Klatovy. V Klatovech jsme se zastavili na mírně opožděný oběd, nicméně já jsem si konečně po dlouhých týdnech k němu dal zase jednou alespoň dvě piva. (Totiž po celou dobu více než dvoutýdenní cesty ve Francii i Itálii snad ani točené pivo v restauracích nenabízeli a neprodávali, jedinou výjimkou byla jedna přístavní krčma v Marseille). Navíc jsem musel řídit a pro jistotu jsem se udržoval téměř neustále ve střízlivém stavu). Takže z Klatov posledních asi 100 kilometrů dotáhla Hyundaiku domů moje žena a já jsem si po tomto krátký zbyteček cesty lebedil na místě spolyjezdce.

## **8. kapitola, Závěr.**

Při cestě do Marseille a zpět, při které jsme celkem důsledně vyhýbali dálničním

jíždám s výjimkou turisticky nezajímavých úseků nebo s výjimkou úseků, kdy jsme jízdou po dálnici řešili ve Francii naprostý dopravní kolaps na místních silnicích podél Azurového pobřeží. Viděli jsme mnohé památky, navštívili mnohá města i jiná místa. Příjemně jsme se vykouпали, místy i poučili. A to vše jsem se v našem článku pokusil popsat.

Pobyt ve Francii měl však také jednu specifiku. Froggeaters se chovají k turistům možná podobně jako my k cizincům u nás, neumím to úplně správně posoudit, totiž oni je neberou tak nějak na vědomí a chovají se k nim tak trošku, jako by tam ani nebyli. Ani ošklivě, ale ani hezky. Ani příjemně, ani nepříjemně. Prostě se nám za celou dobu pobytu nepodařilo navázat žádný konkrétní kontakt s místními. To je něco, co považuji za diametrálně odlišné od cest do některých jiných zemí. Nejlépe tento aspekt vyjádřil náš prostřední kluk, tehdy pětiletý, který asi týden po návratu pronesl tuto památnou větu: „To je zajímavé, byl jsem ve Francii a žádného Francouze jsem tam přitom nepotkal“.

Z Francie jsem zatím měl možnost poznat právě jen její nejjižnější oblasti a pak malý kousek v okolí Dunkerque a Calais na severovýchodě, takže vlastně jsem tuto zemi zatím ani nijak pořádně nepoznal. Zatím tam však žádnou další cestu neplánuji, nějak mi k tomu v případě Francie chybí vnitřní motiv, ten motor, který žene člověka za poznáváním cizích krajů.

**Espero**

***Foto ©: Ing. Miroslav Had***