



Kostel v průsmyku
Prislop, nejvyšším
bodě cesty



Krásné Zakarpatí

Místy, o kterých jen málokdo slyšel



Na této silnici v Karpatech auta nejedou o moc rychleji než cyklista

text a foto Petr Jiránek

PLÁNUJETE DOVOLENOU ROK DOPŘEDU NEBO VŠE NECHÁVÁTE NA POSLEDNÍ CHVÍLI? JÁ MILUJI TO DRUHÉ, PROTO JSEM ČTYŘI DNY PŘED PLÁNOVANÝM ODJEZDEM NEVĚDĚL, JESTLI A KAM POJEDU. ROZHODL ČLÁNEK LUCIE SUCHÉ JEDNA Z MÁLA ODVÁŽNÝCH V CYKLOTURISTICE 12/2011 O JEJÍ SÓLO JÍZDĚ DO PAŘÍŽE, A PŘEDEVŠÍM TYTO KRATÍČKÉ VĚTY: „VYBAVUJI SI, JAK SE MNOU CHVÍLI BĚŽELA VEVERKA, NEBO LETĚLI DVA DRAVCI. PRO TENHLE POCIT BYCH JELA ZASE.“ TO JE PŘESNĚ TO, CO HLEDÁM. TAKŽE UŽ MI ZBÝVÁ JEN VYŘEŠIT KAM? PŘEJEZD ALP PRO TENTO ROK PROHRÁVÁ, ODJÍŽDÍM Z VÝCHODNÍHO SLOVENSKA PŘES UKRAJINU, RUMUNSKO A MOLDÁVII K ČERNÉMU MOŘI DO ODĚSY.

To, co rozhodlo, byla skutečnost, že mi chyběl ten kraj poloopuštěných vesnic, ticha, zatrávněných kopců, Bukovské vrchy, nostalgické vzpomínky na popěveky, který mi zpívali staří muži o dva roky dříve: „My jsme chlápce z Ublfanskej doliny, v srdciach máme poloniny...“

Ukrajinská překvapení a vnímání normálnosti

Vždy mne překvapí, jak hranice můžou oddělit dva úplně jiné světy. Pokud pomenu politiku a ekonomiku, tak určitě vizuálně. Východní Slovensko je opuštěné. Nikde ani noha. Ukrajinské vesnice za hranicemi žijí. Množství lidí. Maršrutky zastavující a nabírající lidi jedoucí do bližších či vzdálenějších míst. Maličké obchody. Auta na cestách. Domy, ale jaké! Šílené. Jak tady můžou ti lidé bydlet. Chudáci. To byly moje myšlenky bezprostředně po vjezdu na Ukrajinu. Když jsem se vracel na Slovensko přes stejný hraniční přechod, tak jsem tu „šílenou“ vesnici nemohl najít. A to jsem byl přímo v ní. Prostě už mi nepřišla tak šílená. Zvykl jsem si. To, co mi ještě před pár dny přišlo neuvěřitelné, se stalo normálním.

Při vjezdu na Ukrajinu jsem se ptal slovenské policistky, co je pravda na tom, že na Ukrajině jsou cyklisté povinni nosit helmu a reflexní vestu. Potvrdila mi to s tím, že povinnost nosit helmu platí pouze mimo obce. „Ostatně stejně jako na Slovensku,“ řekla a podívala se na moji helmu na zadním nosiči. S úsměvem jsme se rozloučili.

Zvykal jsem si, že to, co je na mapě zakreslené jako silnice, nemusí být asfaltové. To platí jak pro města, tak pro vesnice. Odbočky z hlavního tahu na sídliště v Užgorodu měly podobu tankodromu. Tankodrom mezi paneláky. Ostatně i východní Slovensko má pro cestovatele přichystaná překvapení v tom, že silnice uvedené na mapě v některých případech neexistují vůbec. Můj původní záměr jezdit především po vedlejších cestách tak na Ukrajině vzal rychle zsvě, protože po těch kamenitých vedlejších cestách by se ze šlapání stala velká dřina.

Na západní hranici Ukrajiny je vše oplocené. I když minete rozestavěný dům, bude kolem něj plot a možná i pes a hlídač. Když se s někým dáte do řeči a řeknete, že jste Čech, tak dáte veliký prostor pro začátek vyprávění, kdo všechno z rodiny byl či je v ČR. Jsou to milá přátelská povídání, která daleko v cizině ukazují, že si navzájem ani tolik cizí nejsme.

Od slovensko-ukrajinských hranic je možné vydat se dvěma hlavními směry – na jih na Užgorod a poté směrem na Maďarsko nebo Rumunsko, nebo na sever směrem na Lvov. Na jih je záplatovaná, relativně rozbitá frekventovaná cesta až do Užgorodu (období silnic 2. a 3. třídy v ČR) bez větších převýšení, směrem na sever do Lvova je silnice plná děr (období asi jediné polních asfaltových cest u nás), která nejdříve vede přes hory Zakarpatské Ukrajiny a je nádherná a takřka bez provozu, 70 kilometrů před Lvovem se z ní stává frekventovaná cesta, záplatovaná, obdobně jako ta na Už-

gorod. Cestovatelsky je mnohem zajímavější cesta severní, cesta jižní je naopak mnohem rychlejší. Vybral jsem si ten jižní směr pro cestu na východ a severní směr pro zpáteční cestu.

Kde je to zaostalé Rumunsko?

Rumunsko mne obrovsky překvapilo. Očekával jsem polorozbořenou osadu, roztrhané oblečení, bosé, uslintané děti. Takové Rumunsko, o jakém jsem slyšel v 80. letech. Na cestě jsem objevil jinou zemi. Zemí usměvavých lidí, ručně obdělávaných polí, vesnice s velkým množstvím nových domů a pro cyklistu ráj nových asfaltových cest. Určitě k tomu přispěl i výběr trasy. Od ukrajinsko-rumunských hranic jsem zamířil na východ k pohoří Maramureš a Rodna, mezi nimiž jsem vyšplhal do nejvyššího bodu cesty – průsmyku Prislop (1416 m n. m.).

Pozvolný vjezd do pohoří Maramureš patří k nejhezčím zážitkům. Nová asfaltka s minimálním provozem, políčka po obou stranách cesty, vůně sena, nádherný letní den. A takovéto nádhery jsem si užíval pět hodin pomalým tempem naloženého kola.

Rumunsko mělo pro mne jako osamělého cestovatele oproti Ukrajině jednu velkou výhodu – v každé menší vesnici je nějaký obchůdek s jídlem, a často jich bývá i několik. Obvykle jsou miniaturní, zařízení na způsob smíšeného zboží od Jednoty, ale mívají v nich místní pečivo a uzeniny. O jídlo jsem si v Rumunsku vlastně vůbec nedělal starost, protože jsem mohl každou chvíli

ZADNÍ MULTIFUNKČNÍ BEZPEČNOSTNÍ SVĚTLO
ONE SAFE 5.0
MOC 139 Kč

PŘEDNÍ SVĚTLO
ONE VISION 5.0
MOC 269 Kč

VIVA Lanškroun s.r.o., tel.: 465 323 695, info@viva-sport.cz

www.just-one.cz



praktické informace

Doporučené mapy

Cestoval jsem podle autoatlasů, které jsem koupil vždy při vjezdu do země, s výjimkou Moldávie – ta byla na ukrajinské mapě.

Doprava

Jiný dopravní prostředek než kolo jsem použil jen na cestu z Oděsy do Lvova, a to vlak. Při přepravě je trochu problém s kolem, protože vlaky nemají vagony na zavazadla. Takže kolo je třeba vzít s sebou do kupé a umístit je nahoru pod strop do drážek na zavazadla. Podle průvodčího by měla být ještě zabalená v jakémsi vaku. Ale kde vezme turista vak na kolo, že.

Výměna peněz

Ve všech zemích jsem vybíral peníze z bankomatů, nejméně bankomatů bylo v Moldávii.

Voda

Moldávie a některé úseky v Rumunsku jsou cestovatelským rájem s množstvím veřejných pump na vodu. V ostatních zemích jsem vždy někoho o vodu požádal, kupoval jsem ji velmi výjimečně.

Víza

Pro krátkodobé pobyty nejsou do žádné z navštívených zemí potřeba.

Provoz na silnicích

Intenzivní na hlavních tazích, to platí především o Ukrajině, na vedlejších silnicích velmi mírný a v Moldávii a v některých částech Rumunska takřka nulový.

Servis

Opravní jsem potřeboval pouze jednou pro vycentrování kola po pádu, a to v Mukachevu, předpokládám, že dostupnost náhradních dílů bude omezená, opět především v Moldávii.

Stanování

S jedinou výjimkou uprostřed cesty jsem trávil noc ve stanu, vždy stranou od cesty, někdy na dohled vesnice, nesetkal jsem se s žádným problémem.

Moldávie – země studen, prašných cest a rodinných pout

Moldavská sovětská socialistická republika. To jediné jsem o ní věděl, než jsem si přečetl článek Radima Jebavého Krajem bývalé Besarábie v Cykloturistice 1/2006.

Nyní o pár let později o této zemi nevím o mnoho víc, ale jedno vím jistě: stojí za návštěvu! Už jen příjezd na hraniční přechod, přes který mě nejdříve nechtěli pustit, až mě přišel zkontrolovat šéf pohraničníků, tykal mi a poté lupou pečlivě zkoumal můj pas. Zázitek, u kterého jsem si musel

lít a nabrat si o kousek dál jinou. Země, která mi připomněla mé dětství na vesnici, kdy všichni chodili pěšky, aut bylo málo a jezdilo se s nimi pouze občas, vše se nosilo ve velkých prošíváných taškách, a to i na velké vzdálenosti. Takovou jsem viděl Moldávii já v roce 2012. Myslím si, že obdobně by na tom bylo i Československo, pokud by v roce 1989 nedošlo ke změně.

Pokud vás zajímají ekonomické ukazatele, tak o zaostalosti Moldávie svědčí i HDP na obyvatele, které v PPP činí 3,4 tis. USD, oproti Ukrajině, kde je více než dvojnásobné a u nás více než osminásobné.

Na projetí Moldávie stačí ujet 200 kilometrů od západu na východ. Strávil jsem tam 2,5 dne a stále se těším, až se tam znovu vrátím. Pohraničníci na východních hranicích s Ukrajinou byli jediní, kdo si řekl o úplatek s tím, že mi chybí jakési razítko v pase. Kdyby někoho napadlo si na ně stěžovat, tak by před sebou měl zajímavou detektivní práci, kam svoji stížnost směřovat. Pohraničníci totiž patřili do Podněsterské moldavské republiky, kterou snad s výjimkou Ruska jiný stát neuznal, ale která je zcela evidentně oddělena od Moldávie. Jiná měna, jiné uniformy, více ozdobených tanků, uklizený park Pobědy, silně střežený most přes Dněstr. Na hraničním přechodu z Moldávie do Podněstří nedosta-



Autobusové zastávky v celé Moldávii jsou vyzdobeny, obvykle dožínkovými motivy se srpem a kladivem

v nějakém podobném obchůdku zastavit a nakoupit si.

V Rumunsku jsem několikrát přespal v roztavěných domech. Na rozdíl od Ukrajiny zde nebyly oplocené a hlídání.

Po sjezdu z hor se charakter cesty pozvolna mění a přes cizokrajně znějící města Fălăceni a Pașcani se krajina otevře do rovin za městem Iași, které je jen pár kilometrů od rumunsko-moldavských hranic.

držet koutky úst málem oběma rukama, abych se nezačal smát nahlas.

Moldávie je jiný svět. Jiný svět kousek za humny. Svět bez aut, svět malých přízemních domečků, měst, kde se v noci takřka nesvítlí, vesnic, kde je obdělán každý kousek půdy, vesničanů, kteří na vás hledí s nedůvěrou, když je oslovíte. Země plná studní, v nichž si můžete nabrat vody, kolik chcete, a když vám nechutná, tak ji vy-

nete od moldavských pohraničníků výstupní razítko, protože z jejich pohledu území státu technicky neopouštíte, i když prakticky o deset metrů dál už nemají žádnou moc. A protože vám nedají razítko, tak ti podněstřští pohraničníci o pár kilometrů dál mají „závažný“ důvod, proč si říci o přilepšení ke svému životy.

Moldavská vláda to asi obecně se strážním suverenitě nemá jednoduché, protože



ani někteří Rumuni nejsou spokojeni s tím, že část Moldávie už není jejich, a i v samotné Moldávii jsem našel nápis „Besarábie je Rumunsko“.

Zážitkem pro mě bylo i hlavní město Kišinev, které má nádherné, široké bulváry plné moderních restaurací a lesklých obchodů, ale život se odehrává v těch bočních uličkách, kde je lesku o mnoho méně, ale o to více přirozenosti.

Cesta z Tiraspolu na východní hranice s Ukrajinou měří asi 30 kilometrů a skládá se z několika rovných úseků, na kterých můžete zažít pocitu úplné svobody a samoty kombinované s pocitem zmaru, když zvednete hlavu a před sebou v dále stále vidíte ten kamion, který vás před pár minutami předjel a na který už jste zapomněli. Připomíná vám, že i tam ještě musíte dojet...

Zemědělskou krajinou k moři do Oděsy

Cesta od moldavských hranic k Černému moři je relativně jednotvárná, kdy rovinu občas zpestří mírné stoupání, aleje stromů jsou proloženy několikasetmetrovými úseky bez stromů, kde slunko pálí neúprosně a kde hustota dopravy stoupá s tím, jak se Oděsa přibližuje. Několik desítek kilometrů před Oděsou jsem měl památník sovětským vojákům, kteří tam položili život před tím, než nacisté Oděsu v roce 1941 dobyli. Mimochodem, maršál Malinovskij byl oděský rodák.

Samotné cestování Oděsou na kole bylo relativně zdlouhavé, kdy mne každý posílal mírně někam jina, a město samo neposkytuje příliš atraktivní pastvu pro oči. Ale to moře! To je jiná. Městská pláž obsypaná množstvím lidí, kteří si pod svými slunečníky užívají červnové, stále ještě chladnější vody zbarvené do smaragdové zelené. Igelitové sáčky a různé menší odpadky na pláži jim evidentně nevadí.

Oděsa je čtvrté největší město Ukrajiny s jedním milionem obyvatel a pro mne po čtrnácti dnech samoty to bylo prostě příliš. Proto jsem ještě ten samý den odjel nočním vlakem z Oděsy do Lvova.

Z Lvova na západ

Cesta ze Lvova na západ byla už poměrně nostalgická. Věděl jsem, že mířím domů, a tak jsem si říkal, že si to pěkně pomalíčku užiji. Asi proto se mi do Lvova nepodařilo dostat se tou správnou silnicí a lehce jsem si zajel přes 20 kilometrů. Prvních cca 50 kilometrů bylo znát, že Lvov je velké město, provoz byl relativně silný. Na silnici se pohybovalo velké množství maršutek jedoucích směrem na Sambir doplňované obstarožními nákladáky. Jak jsem se blížil k Sambiru, hustota provozu řídla a zužovala se i cesta a za Sambirem, kde cesta začíná mezi vesničkami pozvolna stoupat do Zakarpátí, jsem po silnici jel takřka sám. Ocenil jsem koupání v místní řídce s průzračnou vodou. Hlahol dětí od říčky v každé vesnici, kterou jsem projížděl, mne utvrzoval v tom, že zdaleka nejsem jediný, kdo krásy té průzračné vody užívá. V kopcích výrazně klesla kvalita silnice a i na kole jsem si připadal jak na jízdě zručnosti – vyhni se tolika dírákům, co zvládneš. Auta, jež mne zřídka kdy míjela, dosahovala průměrné rychlosti tak 30 kilometrů za hodinu. Pozornost, již jsem musel vynakládat, byla více než vyvážená krásnou přírodou, menšími i většími poloninami, které jsou z některých míst vidět v širokém okolí. Oproti Rumunsku, kdy cesty vedly údolími, měla ta ze Lvova jiný charakter a klikatila se přes kopce nahoru a dolů.

Za celé své putování zapomenutými kouty čtyř zemí východní Evropy jsem potkal pouze dva páry cykloturistů. Cestu jsem zakončil v Košicích.



PARÁDNÍ CYKLODOVOLENÁ

kolmo na všechny způsoby

Cyklotoulky pro pohodáře
MTB zájezdy pro fajnšmekry
Cyklozájezdy nejen po Evropě
Speciálky na silniční kola
Slavné evropské cyklostezky
Pod stan i do penzionu



www.facebook.com/ckkudrna
www.twitter.com/ckkudrna
www.youtube.com/cestovkakudrna
www.google.com/+kudrna

www.kudrna.cz
ČK Kudrna • Hrabkova 75 • Brno • 602 00 • 777 581 963 • ck@kudrna.cz