

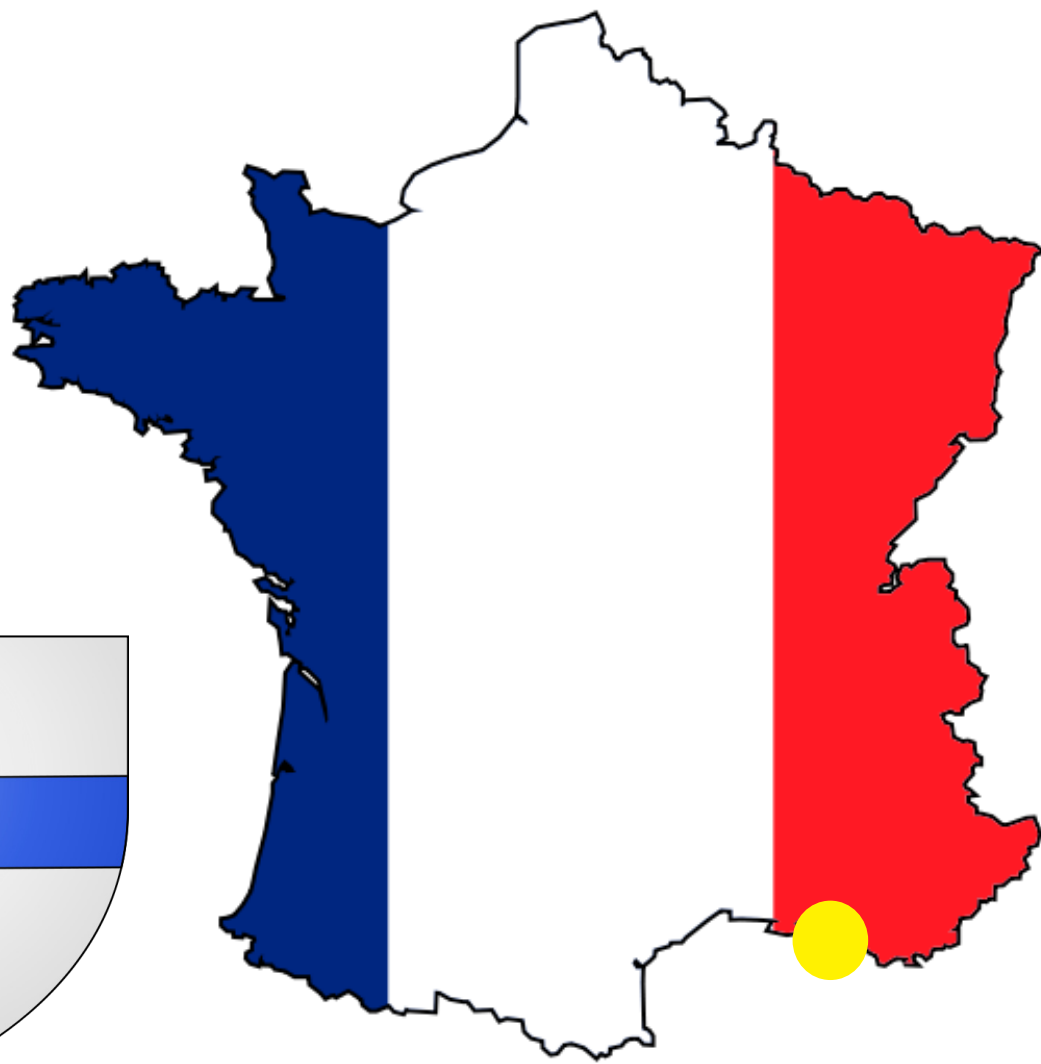
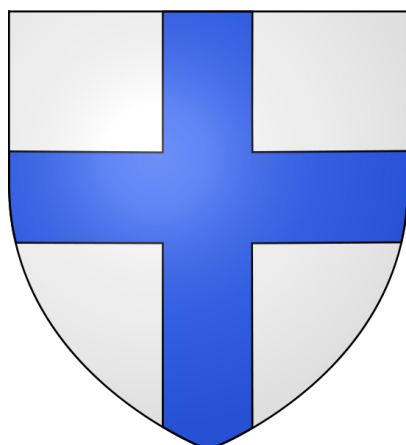
# S Hyundai na cestách



HYUNDAI CLUB CZ



Cestopis Hyundai Club CZ o.s. - Marseille



## Slovo šéfredaktora

Vážení čtenáři, majitelé a příznivci vozů značky Hyundai, cestovatelé tělem i duší,

Do vašich rukou se vám po velmi dlouhé době dostává druhé číslo našeho klubového cestopisu, který i tentokrát pro vás precizně připravil Mirek Had, kterého většina z vás ovšem zná pod přezdívkou Espero. Tímto bych mu chtěl ještě jednou jménem svým i jménem všech čtenářů poděkovat za perfektně odvedenou práci, která si zaslouží, aby se dostala do rukou všem, kteří prahnou po cestovatelských zážitcích. Jak jste si již určitě všimli, rovněž náš cestopis doznal mnohých změn v grafice, kterou má i zde na starosti náš „dvorní“ grafik FISHkaa. Rovněž jemu patří velké díky za mnoho probdělých nocí a spoustě času stráveného nad „lámáním“ článku do současné podoby.

A co nás v tomto čísle čeká? Tentokrát se podíváme trochu jižněji, do země galského kohouta, konkrétně do Marseille. Jen pro úplnost dodám, že třetí číslo našeho časopisu bude nepřímo navazovat na naše „marseillské“ vydání, proto si vás dovoluji upozornit, že v nejbližší době začneme intenzivně pracovat na tomto čísle. Doufejme, že se vám bude toto naše druhé číslo číst stejně tak dobře, jako číslo předchozí.

David Pleva, šéfredaktor



Rodinka Esperů na ochozu hradeb Nasiliky Notre Dame de la Garde



# Výlet do Marseille (Francie)

## Úvodní slovo autora

Za rozhodnutím o napsání postřehů z výletu do Marseille a cesty tam i zpět stojí moje snad i křečovitá snaha vytvořit protipól k minulému článku o Londýnu, kde jsem okrajově psal o Francouzích nazývaných Angličany jako Froggeaters. Takže tento článek bude m.j. také o tom, jak to chodí u Froggeaters. Bohužel můj popis asi nebude až tak důkladný, i když jsem byl v Marseille celkem 2x, vždy tak asi 2, nejvýše 3 dny, neměl jsem tam možnost poznat tolik zajímavostí jako v Londýně, protože pobyt byl jednak kratší, jednak tam podle mého názoru bylo těch zajímavostí podstatně méně. O to více tam však bylo tepleji, takže i čas se tam tráví jiným způsobem než v té klimaticky o dost studenější Anglii. Do Marseille jsem našel vždy v létě cestu pokaždé odjinud. Poprvé ze Španělska, kde jsme desetidenní dovolenou v Katalánsku uzavírali týdenní návštěvou středozevního francouzského pobřeží (tedy i francouzské Rivieri), z toho dvoudenní návštěvou Marseille a pokračovali po jeho projetí přes Itálii via Genova, Milano a dále na sever. Podruhé jsme tam jeli z domova přes Německo, Švýcarsko s odbočkou do Lichtenštejnska, Rakousko, Itálii a pak ve Francii dolů k Středozevnímu moři, zpátky pak po projetí Francouzské rivieri jsme odbočili v italské Ventimiglii u moře těsně za italsko-francouzskými hranicemi směrem na sever, znovu krátce projeli cíp vnitrozemské Francie a po návratu na italské území se přesunuli do italských Alp (část pohoří nazývaná Orobské Alpy) do kterých se ze západu vjíždí přes město Sondrio a dále po projetí tohoto pohoří pak zpět přes Bolzano, Bressanone (Brixen) přes rakouský Innsbruck a německý München zpět domů, takže od italského Bolzana přes Brennerský průsmyk se výjezd z Itálie téměř shodoval s první cestou konanou asi o 9 let dříve. Tento článek se popisem trasy shoduje s mojí 2. cestou do Marseille, kdy jsme jí absolvovali v našem spacím Hyundai H1 (první cesta byla jiným typem vozu) a v plném rodinném obsazení, tedy se 3 dětmi, avšak bez psů, z toho nejmladšímu klukovi byly akorát 2 roky. Přesto i ten nejmenší absolvoval cestu v naprosté pohodě a bez jakýchkoli následků ani na těle ani na duši. Proto tvrdím, že pokud jsou malé děti trénovány k cestování od nejtělejšího věku, nejen, že jim to nečiní potíže, ale mají to i rády. Článek pojednává o cestě do Marseille a pobytu v něm, cesta zpět a zážitky z ní bude předmětem následujícího článku.

### Trochu nudy na úvod - základní faktografické údaje:

**Název Marseille** je užíván i pro území regionu Marseille (25 francouzských kantonů), nejen pro samotné město v historickém smyslu. (Stejný název, vlastně příjmení používal i německý pilot, Hans-Joachim Marseille, příslušník Luftwaffe - letecké stíhací eso, zahynul za 2. světové války.)

**Rok založení města:** Město bylo založeno před cca 2 600 lety, tedy přibližně 600 let př. n. l. Je tedy o cca 1 400 let starší než Praha.

**Počet obyvatel:** Region Marseille 1 516 000 ks (město je regionálním statutárním sídlem 25 kantonů); z toho samotné město: 853 000 ks. Jedná se o velmi kosmopolitní město s nejvýznamnějším obchodním přístavem na středomořském pobřeží Francie, kde se nejen můžete setkat, ale zcela určitě se i setkáte s bělochy, černochoy, Araby, ale i dalšími národnostmi. Složení obyvatelstva není oficiálně uvedeno.

**Rozloha:** 241 km<sup>2</sup> a leží v kopcovité krajině, takže nadmořská výška se zde pohybuje mezi 0 až 640 metrů nad mořem.

**Ekonomika:** Obyvatelstvo regionu Marseille produkuje cca 10 % HDP Francie.

**Správa:** Marseille je řízeno zvolenou městskou radou v jejímž čele je primátor, ten je zároveň nejvyšším představitelem francouzského státu. Volební období činí 6 let.

**Doprava silniční:** Jezdí se vpravo, dopravní předpisy i dopravní značení shodné či podobné jako u nás, pro vozidla do 3 500 kg celkové hmotnosti platí ve Francii rychlostní limity: obec 50 km/h; silnice 90 km/h; dálnice 130 km/h); povolená hranice alkoholu 0,5 promile; pokud Váš věk přesahuje 25 let, pro mladší pak 0,0 promile alkoholu.

**Časové pásmo:** Standardní čas – GMT, Letní čas- GMT + 1

foto: Před večerní bouří na moři - marína z ochozu hradeb Basiliky Notre Dame de la Garde



# 1. kapitola - Kudy do Marseillee

Když do Marseille, tak jediné autem, řekl jsem si onehdá, když jsem rozhodoval o námětu dovolené před téměř 3 lety a moje žena tomu radostně přitakávala. A když do Marseille, pak jediné naším Hyundaiem H1 s postelí v ložném prostoru, alespoň na 3 týdenní cestu, aby to stálo za to a s co nejvyšším využitím spací funkce našeho vozu. Nakonec se ale ukázalo, že vůbec žádné ubytování se ve Francii sehnat nedalo pro úplnou obsazenost hotelů, ubytoven i kempů, (po asi 24. návštěvě obsazeného kempu či jiného ubytovacího zařízení jsme se snahy o ubytování vzdali), takže co se týká spacího využití našeho vozu – „ze ctnosti se stala nouze“. Všechno ale dopadlo nakonec naprosto skvěle.

## Popis cestovní trasy:

Omlouvám se opět a jako téměř vždy nepražákům, že jsem necestoval rovnou od každého jednoho z nich. Trasa (z Prahy), kterou uvádím není jediná možná, zejména po Německu a rovněž po Francii, jakož i po Itálii lze jet i jinudy (minimálně lze pro cestu tam zvolit částečně i trasu, kterou jsem se vracel, která bude popsána v následujícím vydání Hyundai na cestách, ale jde to i jinak a je to přitom zhruba stejně daleko). Trasa, kterou jsem volil byla tak trošku zážitková a nikoli ta nejefektivnější, jak vyplývá z dalšího textu. Nejrychlejší cesta by byla ryze dálniční variantně ze dvou různých směrů.

## Cesta tam:

ČR Praha: – Dálnice D5 (E 50) – Praha - Rozvadov.

**Německo:** od našich hranic německá dálnice A6 (E 50); u Wernberg-Köblitz odbočíte na exitu č. 70 doleva na dálnici A93 a po ní pojedete přes Regensburg až za městečko Wolznach, kde na exitu č. 55 odbočíte vlevo na dálnici A9 (E45). Po ní pojedete v podstatě až téměř do centra hlavního města Spolkové země Bavorsko, tedy do města München (Mnichov). Možno využít v rámci odpočinku po cca 380 km dlouhé 1. části cesty k prohlídce centra města a občerstvení (v našem případě i spánku, neboť jsme na cestu startovali v sobotu brzy odpoledne). Z Mnichova potom vyjedete po dálnici č. 96 (E54) přes město Memmingen, (doporučuji krátce navštívit – příjemné městečko, kde je možné i na naše poměry relativně levně nakoupit, zásobil jsem tam celou rodinu letními botami na příští cca 2 roky), až na rakouské hranice k městu Lindau na břehu jezera Bodensee. Z německé dálnice č. 96 na exitu 2 (Oberhochsteg) sjedete vpravo do Lindau a až přijedete na křižovatku typu T dáte se po Bergenserstrasse na břehu jezera Bodensee (Bodamské jezero) cca 1,5 km na německo rakouskou hranici v Unterhochsteg.



foto: Detailnější podoba jihovýchodní části Marseille



**Rakousko:** Projedete jenom asi 15 km dlouhý nejzápadnější cípeček Rakouska. Po přejetí německo rakouské hranice budete pokračovat rovně až do hraničního městečka Bregenz. Celé je projedete západním směrem (doporučuji zastavit a pokochat se krásami Bodamského jezera) a vyjedete z něj po Rheinstrasse (E43). Po ní dojedete přes Fussach po Bundesstrasse do Hochtst. Na konci Bundesstrasse odbočíte vpravo a po Hauptstrasse přejedete rakousko švýcarskou hranici v St. Margrethen.

(Bohužel tento poněkud komplikovaný průjezd je dán tím, že pokračovat z německé dálnice č. 96, která přechází v rakouskou dálnici A14, po které by se jelo cca 15 km a pak odbočilo vpravo do Švýcarska je poněkud neekonomické, neboť v Rakousku se musí platit dálniční známka, minimálně desetidenní, což pro patnáctikilometrovou délku jízdní trasy není výhodné. Kdo bude však chtít, může pokračovat po dálnici A14. Dopravní situace zejména v Bregenz je trochu složitější a průjezd mi tam správně nehlásila ani moje satelitní navigace MIO. Takže jsem musel k orientaci využívat konverzaci s místními lidmi a Bregenz projet podle hesla „líná huba holé neštěstí“. Další komplikací je to, že přejezd německo rakouských hranic a následně rakousko švýcarských hranic vlastně ani nepostřehnete a musíte proto bedlivě sledovat cedule. Žádné celnice a klasické hraniční přechody tam nestojí. Všude se tam mluví a píše německy a stavební styl budov je tam všude stejný, takže ty 3 státy od sebe vůbec rozlišit není z kabiny auta v tom cípu Evropy o průměru cca 15km pro našince snadné.)

**Švýcarsko:** V St. Margrethen přijedete po Hauptstrasse na křižovatku typu T, na které se dáte vlevo po Neudorfstrasse (E43). Po ní přijedete po cca 1 km na kruhový objezd a těsně za ním se dáte doprava na exit č. 86 na švýcarské dálnice A13 (E43), na kterou najedete. Po A 13, kopírující proti proudu koryto řeky Rhein a která vede v první části cesty prakticky po Liechtenštejnské hranici pojedete až na exit 8 Buchs (Doporučuji sledovat hlavně návěsti „Fürstentum Liechtenstein“ nebo „Vaduz“), po sjetí z dálnice se dáte přes kruhový objezd doleva, Přejedete dálnici a řeku řeku Rhein a tím překročíte Liechtenštejnské hranice.

**Liechtenštejnské knížectví:** Po Zollstrasse přijedete na křižovatku tvaru T, zde se dáte doleva na Heiligkreuz, který se změní po projetí kruhového objezdu po cca 1 km na Aulestrasse a pak už jste v centru Vaduzu, hlavního města Liechtenštejnska, které si můžete prohlédnout po libosti. Zpět do Švýcarska se dostanete stejnou cestou v opačném pořadí průjezdných bodů. Celá zajížďka tam i zpět je tak asi šestikilometrová.

**Švýcarsko:** Vráťte se na dálnici A13 (E43) na exitu 8 Buchs a pokračujete v cestě původním směrem až na křižovatku s dálnicí A3. Po asi 10 km na exitu č. 11 odbočíte vlevo a budete pokračovat (jižním směrem) po A13 až za město Chur, kde na exitu č. 18 dálnice A13 skončí, dáte se doleva a budete pokračovat (již po silnici, na které se provádí rozšíření na dálnici) označené rovněž A13, přes vesničku San Bernardino až do města Bellinzona (ve švýcarském kantonu hovořícím italsky). Protože budete projíždět Alpami místy i ve výšce téměř 4 000 m nad mořem, při cestě budete projíždět řadou tunelů, z nichž nejdelší bude asi tak 7 km. dlouhý a končící právě v San Bernardinu. Jízda takto dlouhými tunely je sama o sobě silným zážitkem. V Bellinzona najedete na exitu 45 (odbočka vlevo) na švýcarskou dálnici přicházející z Gotthardského průsmyku A2 (E35) přes Lugano na břehu jezera Lago di Lu až na švýcarsko italské hranice, které probíhají městečkem Chiasso. Ve skutečnosti ty hranice ani nepostřehnete, neboť jak ve Švýcarsku v této lokalitě, tak v Itálii se hovoří a píše italsky a žádné hraniční přechody tam nejsou, takže jsou opět jisté problémy s rozpoznáním, ve kterém z těch států se vůbec nacházíte. (Pro někoho by mohlo být zajímavé, že v případě odbočení před Bellinzonou doprava místo doleva – viz. výše na dálnici A2 přijedete cca po 40-50 km jízdy do Gotthardského průsmyku v Alpách. Za prohlídku by to určitě stálo, avšak představuje to zajížďku cca 100 km i s návratem zpět.)

**Itálie:** Švýcarská dálnice A2 plynule přechází v Italskou dálnici A9 (E35). Po ní pojedete až do Lainate, kde skončí a plynule najedete směrem doleva na dálnici A8 (E35). (Pokud byste chtěli sjet do Lainate, je tam na okraji města téměř vedle dálnice A8 po levé straně možnost navštívit historické museum automobilové značky Alfa Romeo.) Po asi 3-4 kilometrech po A8 odbočíte na exitu před vsí Terrazano doprava na tangenciální dálnici č. A50 (E35), která je vlastně vnějším dálničním okruhem města Milano (na jeho západní straně). V Milaně se ale nezastavíte, (až cestou zpět), a na milánském předměstí Valleambrosia odbočíte vpravo na dálnici (Autostrada Milano-Genova) č. A7 (E62). Ihned po napojení se na tuto dálnici přijedete na veliké mytné stanoviště obsahující v každém směru asi 15 mytných bran, kde Vám automat vydá platební kartu pro zaplacení na výjezdu. Měl jsem napsat spíše „měl by vydat“, protože jste v Itálii a tam ne vždy všechno funguje úplně tak, jak má. Později, cestou zpět, se ukázalo, že toho tam funguje spíše méně než více, (ale to už je jiná historie a doplní vyprávění v následujícím článku). Mně se stalo, že mi automat kartu nevydal, svítilo dál červené světlo, závora se však po stisknutí knoflíku zdvihla, což neměla. Tak jsem vyrazil na červenou po dálnici A7 bez karty. Po dálnici A7 pojedete až tak asi 2 km před město Gorgona, kde odbočíte vpravo a přejedete na dálnici A21 (E70) Autostrada Torino – Piacenza. Před Torinem



se tato dálnice A21 změní na A55 - jižní tangenciální objezd Torina. (V Torinu nebo ještě před ním doporučuji nabrat pohonné hmoty, neboť dále nebude k dispozici žádná pumpa, zejména na trase přes Alpy, pak jsme narazili na otevřenou pumpu až dost hluboko ve francouzském vnitrozemí ve městě Briancon, neboť všechny ostatní byly při naší cestě zavřené, tím netvrdím, že jsou zavřené pořád.) Za chvíli po pravé straně máte město Torino, kde je automobilka FIAT (po pravé straně nedaleko od dálnice na okraji města a z dálnice je vidět) a podle uvážení si město můžete i prohlédnout. Za továrnou Fiat je velká dálniční křižovatka, odbočíte na exitu Drosso vlevo na dálnici (opět) A 55 (Diramazione Pinerolo - směr Pinerolo) až na její konec u města Piscina (ještě před městem Pinerolo). Tam na výjezdu u mýtné brány zaplatíte celou cestu až od Milana. Já to měl zpeštěné výstupem s pokladníkem ohledně chybějící karty, ale ukázalo se, že Italové to mají pojištěné počítačovým systémem, který věděl o poruše vstupní mýtné brány v Milanu a znal i moje číslo auta takže jsem dostal jakýsi protokol, normálně zaplatil stanovenou cenu a vyrazil na další cestu. Výjezd z dálnice E55 je už nedaleko italsko francouzských hranic.

Po sjezdu z dálnice pojedete po silnici č. SR23, po levé straně objedete město Pinerolo a vydáte se do hor, opět do Alp na jejich nejjižnějším úseku. Minete obec Villar Perosa a pak po SR23 pojedete řadou vesnic a v podstatě pořád horskými serpentínami směřující k nebi až do vsi Cesana Torinese kterou téměř objedete po její pravé straně a na konci vesnice je křižovatka typu T. Tam odbočíte vlevo na silnici SS24 (Via Roma) a těsně za obcí Claviere přejedete v horském masivu italsko francouzskou hranici.

**Francie:** Italská silnice SS24 plynule přejde ve francouzskou silnici N94 (Route de Italie). Od hranic pojedete převážně z kopce nádhernou alpskou krajinou s ostrými serpentínami, ale také nádhernými výhledy do různých údolí. Upozorňuji na krásnou scenerii nad městečkem Le Canton, ale také na ostré serpentiny v prudkém klesání v několikakilometrovém úseku. Silnice N94 vás pak přivede do alpského horského města Briancon, které ale objedete po okrajích, avšak lze se zde zastavit a městečko si prohlédnout. Z Brianconu se mění název silnice N94 (Route de Gap a o několik desítek kilometrů později se mění na Avenue de Provence). V Brianconu je automobilka Renault, jeden z výrobních závodů je vidět po levé straně od silnice. Z Brianconu silnice N94 sleduje dravou horskou řeku, na které je i řada malých přehrad s elektrárnami, je v ní velmi studená voda, jak jsme zjistili, když jsme se v ní chtěli občerstvit a opláchnout. K odpočinku a návštěvě doporučuji městečko Mount Dauphine, kde je stará středověká vojenská pevnost. Postupně jak budete sjíždět z hor, krajina se bude postupně otevírat, skály nahrazovat kamenitá pole až přijedete k jezeru Lac Serre-Poncon, které je dlouhé asi 40 km a bude ho mít po pravé straně od silnice. I tam jsou krásné výhledy, které stojí za zastavení. Asi tak v první čtvrtině délky jezera přijedete do vesnice Savines-Le-Lac, kde silnice N94 odbočuje vpravo a po mostu přes jezero budete pokračovat po této silnici až do města Gap. Do města přijedete po Avenue Emile Didier, je tam kruhový objezd, na kterém se dáte vlevo a budete pokračovat po silnici E 85 (Avenue de Provence, ulice do které odbočíte se jmenuje Boulevard Pierre et Marie Curie. Z Gapu pojedete tak asi 25 – 30 km po N85 až na začátek francouzské dálnice A51 (E712). Je to těsně za letištěm Gap-Tallard. Tato dálnice vás provede prakticky celou francouzskou Provence. Dálnice A51 projíždí městem Sisteron, kde je zajímavá středověká vojenská pevnost, kterou je možné navštívit. Dálnice Vás zavede k městu Aix en Provence, které stojí za zastavení a prohlídku. Za Aix en Provence se dálnice A 51 lomí doleva do pravého úhlu, jsou tam k tomu příslušné exity a po projetí této zatáčky, ve které dálnice objíždí velký dům asi jako magistrála v Praze objíždí Národní muzeum, pak pokračuje dále až k Septérnes Les Vallons, kde končí a vy se na exitu dáte vlevo na dálnici A 7 (E712) nazývaná L'Autoroute du Soleil. Dálnice A7 vás pak zavede až do centra Marseille, asi tak 2 km vzdušnou čarou od Starého přístavu (Vieux Port).

Jste v Marseille.

Někteří z Vás, polykači dálničních kilometrů, si možná položí otázku, proč jsem volil tak navigačně složitou i relativně pomalou cestu, když do Marseille bylo možné dojet ze dvou různých směrů za cca 15-16 hodin jízdy přímo a celou cestu po dálnici z Prahy, bez nutnosti řešit problémy spojené s občasným hledáním cesty, bez nutnosti cestovat více než 2 dny, bez rizika havárie na alpských úzkých točitých silnicích a bez určité námahy a nepohodlí s takovým cestováním spojené. Jenže o tom to právě je. Zážitkové cestování není o jízdě po dálnicích, ale po běžných silnicích (a Starexáci a další offroadáci i mimo silnici) s možností kdekoli zastavit a téměř cokoli si po libosti prohlédnout. Odpověď celou větou tedy zní: Cestu výhradně po dálnici jsme nezvolili proto, že jsme takovým způsobem jet nechtěli. Odměnou za větší nepohodlí nám třeba bylo i to, že se děti celou cestu do Alp těšily na to, jak se podívají na místo, odkud pochází pejsek bernardýn (San Bernardino).

## Cesta zpět

Cesta zpět (jinou trasou) bude představena v následujícím Cestopisu HCCZ.



## 2. kapitola - Jak se po cestou po Německu, Rakousku, Švýcarsku, Lichtenštejnsku, Itálii a Francii jezdí (a také stojí) s autem

Jízda zeměmi uvedenými v názvu této kapitoly není nijak odlišná od jízdy u nás, snad s tím rozdílem, že v Německu nemáte na dálnici omezenou rychlost, což ovšem nepřináší u vozu Hyundai H1 žádné podstatné výhody, neboť nemá svižnost například vozů značky Porsche nebo Maserati, ba ani Škoda Octavia nebo Hyundai Sonata, Coupé či Genesis. Nicméně jízda po dálnicích v těchto zemích obecně přináší lepší požitek spojený s kvalitnějším povrchem než mají dálnice u nás, neboť jsou lépe udržované. Dopravní předpisy jsou téměř shodné, takže není důvod od domorodců čekat nějaké specifické manévry, i když národní povahy řidičů v jednotlivých zemích i jejich temperament se poněkud liší a takto pojetá cesta tak trochu umožní ty povahy lépe od sebe odlišit. Jak jsem to mohl poznat na „vlastní kůži“, tak **Němci** jsou, (bohužel jen v Německu), velmi disciplinovaní, lehce za volantem arrogantní, což se ale projevuje jen jejich výrazem v tváři nebo některými gesty, na jízdě většinou ne. Stupeň jejich arrogance mírně roste s nárůstem luxusu jejich vozu. Nicméně většinou jsou tolerantní a na běžných silnicích se chovají tak trochu, (promiňte mi ten neslušný výraz), „předpokakaně“. Pokud je však osobně oslovíte s dotazem, jsou vcelku korektní a dokonce i vstřícní. **Rakušáci** mají dost podobnou povahu jako my (což je i geneticky dost pochopitelné) i když u nich je hodně znát regionální vliv, takže Vídeňák bude jezdit jinak než obyvatel od švýcarských hranic. Takže žádné velké starosti s rychlostními limity, tu a tam vztyčený prostředníček, lehce bezohledná jízda a určitá vzteklost, zejména ve městech. Nic vám na silnici nedarují. **Švýcaři** jsou velmi striktní v dodržování rychlosti, mají však velký smysl pro plynulost jízdy a její nekonfliktní průběh. **Italové** jsou poněkud divocí, což neplatí pro jízdu po dálnici, neboť většinou používají malé a nevykonné vozy, které tam jejich temperament samovolně poněkud tlumí. Při jízdě po silnicích se však můžete setkat s divočejším předjížděním a při jízdě ve městech pak s podivnými směrovými manévry před odbočováním a při přejíždění z pruhu do pruhu. U motocyklistů - (a tím nemyslím ani tak jezdce na silných strojích, ale hlavně městské jezdce na tzv. prskoletech, neboli nízkoobjemových skútrech kterých je tam velký počet) - počítejte s tím, že zákaz vjezdu do jednosměrky v protisměru jim často nic neříká stejně jako červená na křižovatkách, kterou rádi ignorují. Čím jižněji, tím více. Prskoletáři mají také v oblíbě při stání na červenou na křižovatce se přidržovat za střechy nebo kliky kolemstojících aut, stojí totiž s oblibou mezi pruhy nebo projíždět na vícepruhové silnici před křižovatkou stojící kolony aut uprostřed mezi pruhy, přitom s oblibou tu a tam udeřit do některého ze stojících aut pěstí nebo dlaní. Při popisované cestě mi takto vznikl menší lavórek u H1 na pravých dveřích, neboť jsem stál v levém pruhu. Také je vhodné počítat s pravděpodobností existence alkoholu za volantem, neb v Itálii je povolena hranice alkoholu 0,5 promile.

**Francouzi** jezdí vcelku korektně a relativně nekonfliktně, nečekejte však od nich nějakou nadměrnou ohleduplnost. V městském provozu po nich nechtějte přehnanou galantnost a ochotu vás pouštět, jestliže např. uděláte navigační chybu. Nevyhoví vám na rozdíl od Němců nebo Angličanů. Na druhou stranu vás v žádném případě nebudou na silnici terorizovat a pokud bych se měl vyjádřit i z oblasti osobních pocitů, pak bych řekl, že Froggeaters jsou (aspoň pro mě) na silnici přijatelnější než některé jiné národnosti, například Poláci nebí i Chorvati. I ve Francii je nutno předpokládat při jízdě, že jsou místní řidiči pod vlivem alkoholu, který je zde rovněž povolen do limitu 0,5 prom-



foto: Památník osvobození Marseille US Army za II. světové války - tank M4 Sherman





foto: Celkový pohled na jižní část Marseille přes pevnost D'Ilf z ostrova Frioul

ile a navíc běžné každodenní pití vína Francouz považuje za svojí kulturní tradici. Protože však ve Francii narazíte na jazykovou bariéru, přesněji řečeno Francouzů je tam opravdu hodně, ale de facto jsou ochotni mluvit „jen“ francouzsky, pak je hovorový kontakt s Francouzem dost bezvýsledný, což může přinést komplikaci když návštěvník není vzdělán v používání francouzštiny. Je to ovšem Váš problém s nedostatkem jazykové kvalifikace, oni jsou tam doma. Někteří Francouzi tuto jazykovou bariéru eliminují zvýšeným osobním úsilím, což

je ve výsledku příjemné. Při mé první návštěvě Marseille se mi třeba stalo, že jsme hledali hotel F1 v blízkosti místního letiště. Ptal jsem se z okna do okna řidiče nějaké starší malé renaultky (tuším R5). Jakmile pochopil jméno hotelu, (oni totiž nevyslovují hlásku „H“, takže slovo „hotel“ s „h“ jim nic neříká, má to i určitou výhodu – nemohou proto např. vůbec třeba „hodnotit“), naznačil mi ať ho následuji a do hotelu nás osobně dovedl jeho autem. Nebylo to zrovna blízko, asi 10 kilometrů. Jakmile nás tam dovedl, jenom nám zamával na pozdrav, přidal plyn a zmizel, ani si nenechal od nás osobně poděkovat. S podobnou aktivní ochotou se v německy mluvících zemích obvykle nesetkáte a v jihoevropských zemích pak už vůbec ne. Dalším faktorem, se kterým se můžete při jízdě ve Francii setkat jsou vojenské kolony. Francouzská armáda se velmi ráda, (obdobně jako ruská armáda neblahé paměti u nás), přesunuje po silnicích i v době dopravních špiček a můžete se tam setkat nejen s nákladními vozy, ale i těžkou kolovou obrněnou technikou, což jsme zažili při obou návštěvách jihu Francie. Není to příjemné a navíc jejich automobilní technika, stejně jako technika všech armád na světě, tu a tam nebývá v prvotřídním stavu. Stalo se mi, při mé první cestě do Marseille, že jsme dojeli kolonu francouzských armádních vozidel a poslední vozidlo v koloně mělo závadu na motoru v důsledku které za sebou z výfuku stříkalo rozprášený motorový olej. Dal jsem si tu práci a s předním oknem od oleje jsem celou kolonu předjel a podařilo se mi gestikulací přimět jejího velitele k zastavení. Podotýkám, že jsem na sobě měl oblečenou polní uniformu Čs. lidové armády vzor 85, kterou někdy ve volném čase za volantem používám. (V zahraničí je to docela působivý oděv, rozhodně vás nepřehlédnou.) Vystoupil jsem z auta, velitel armádní kolony také, byl tak asi 25-26letý a pak jsem ho pěkně v češtině podal asi jako svobodník, když rozděljuje rajóny. Dodnes si říkám co se mu asi honilo hlavou, když v jeho zemi a ze zahraničního civilního auta, které ho přinutilo k zastavení kolony vylezl letitý chlap v jemu neznámé kompletní polní uniformě jakési cizí armády (tehdy ještě ČR nebyla v NATO), který na něj cosi pokřikoval v jemu neznámé řeči. Pak se mi nějak podařilo mu vysvětlit o co jde. Na to zareagoval tak, že okamžitě poslal maníka s pucvolí, který mi vypucoval přední okno, masku a světla. No a pak jsem mu ukázal ten jeho vadný automobil (nebyl to problém, celý zadek měl od oleje) a anglicky (tak nějak rozuměl) jsem mu naznačil, že když bude pokračovat v jízdě, tak si ten vehikl zadře. To už bez problémů pochopil, takže i poděkoval a nákladník nechal zapřáhnout na tyč za jiný vůz. Nakonec jsme se rozloučili docela přátelsky.

Specifickou kategorií při tomto typu cest je parkování. V žádné z projížděných zemí při popisované cestě jsme se nesetkali, (a to ani ve velkých městech) s tím, že by nebylo možné zaparkovat i třeba v samotném centru města. Rozhodně jsme se nesetkali s parkovacími zónami jak je známe od nás, kde celé městské čtvrti nebo obvody jsou vyhrazeny pro placené parkování rezidentů a ostatní nemohou zastavit ani na to, aby si vypustili z auta smrad. V podstatě již od prvního dne jsme v pohodě a zadarmo zaparkovali téměř v samém centru Mnichova, pěšky jsme před mnichovskou radnicí s orlojem měli asi 10 minut chůze. Obdobně v Memmingen, kde sice zrovna náměstí rekonstruovali, takže jsme se museli posunout také asi 10 minut od centra. Opět žádné poplatky. Obdobná situace byla i ve Švýcarsku a v Lichtenštejnsku, kde jsme navštívili Vaduz, rovněž bez parkovacího problému. Ve Francii pak považují automobil za natolik běžnou součást života, že zde parkování nijak nezaplatňují ani v samotných centrech měst a jediným kritériem je to, zda na daném místě je nebo není zákaz stání stanovený dopravní značkou a pak kritérium volného přístupu podle hesla „kdo dříve přijde, ten dříve mele“. Zcela svobodné je parkování v Marseille, tam lze zaparkovat kdekoli kde je místo, tedy i v samotném historické části Marseille a to i v okolí historického



přístavu nazývaného Port Vieux. Tam je ovšem poněkud složitější terén i celková dopravní situace a tak přístup do města je reálný po různých křivolakých uličkách a pouličních schodištích. Při první cestě do Marseille jsme parkovali východním směrem od Vieux Port asi 1,5 km východně do kopce po hlavní třídě La Canebière vyúsťující na Vieux Port, nad gotickou katedrálou Saint Vincent de Paul. Všude bylo plno, tam ale ne. Proč, to jsme poznali večer, když jsme si šli pro auto, abychom odrazili do hotelu. Totiž tehdy tam postávaly místní pouliční prostitutky, něco jako u nás v Perlové ulici v Praze. Poprvé jsem tam byl s bývalou ženou a 12 letou dcerou a vysvětlujte 12 leté holce, proč tam ty dámičky s téměř holými zadky točí kabelkami. Podruhé jsme proto hledali místo k parkování přes den jinde v dosahu Port Vieux a našli jsme ho v historické části Marseille na Rue Docteur Frederic Garnier, která je jednosměrná a při vjezdu od nábřeží (mořského) lze kdykoli bez problémů stát po levé straně, neboť v první třetině této ulice je po levé straně jakýsi oplocený park či spíše zahrada, takže místní nemají potřebu tam ve větším počtu parkovat. Výhodou tohoto místa je, že je tak asi na polovině cesty mezi největší Marseillskou pamětihodností Basilique Notre Dame de la Garde a Port Vieux, přičemž při cestě si můžete rovnou projít i historické přístavní centrum Marseille. (Nikomtu tu ulici k parkování nevnucuji, jenom sděluji, že jsme zde přes den parkovali, zatímco jsme si prohlíželi město). Nicméně z této ulice do centra, tedy do Vieux Port je cca 2 km daleko, takže v letním vedru už to vyžaduje určité úsilí, ne však zase takové, abychom kvůli tomu vyhledávali městskou dopravu. V noci jsme pak parkovali na jižním konci Marseille, když jsme projeli celou pobřežní komunikaci a městské pláže a promenády po Avenue Perre Mendés France, Avenue de Odessa, na krátké odbočce doprava k moři za Avenue de la Mandrague de Montredon za novým jachetním přístavem. Bylo to na velkém parkovišti u restaurantu Dédé na Boulevard de Bonne Brise. Zde jsme parkovali přímo nad mořem s výhledem po otevření zadních dveří na pevnost D'If. Restauraci jsme pak používali tak trošku i jako základnu, kde se bylo možné nasnídat či navečeřet a rovněž použít její sociální zařízení neboť naše vozidlo není pro tento účel vybaveno, prostě není vybaveno jako karavan. Restaurant je vybaven i malou pláží, kde se je možné vykoupat v moři. Lepší je však koupání na velkých městských plážích Prado tak asi 1 km severněji směrem do města.



foto: Pohled na pevnost D'If přes hradby pevnosti Frioul, po pravé straně nad pevností prosvítají městské pláže nazývané Prado u popřeží jižní části Marseille



### 3. kapitola - Jak to v Marseille vypadá

Město bylo založeno v 6. století př.n.l. řeckými Jóny jako obchodní kolonie Massalia, takže je o nějakých 1 400 let starší než Praha. Novodobé archeologické vykopávky odkryly významné pozůstatky řeckého a římského města, část městských hradeb, brány, věží, starou silnici z Itálie, římský přístav s nádrží na sladkou vodu atd. Za zmínku také stojí, že město bylo zvoleno za Evropské město kultury v roce 2013.

Z Marseille, která má zajímavou polohu na břehu velkého mořského zálivu, v suché hornaté a kopcovité krajině má pro vnitrozemce jakými jsme my zvláštní ráz. Přijíždíte li do města od severozápadu, pak nemůžete už při příjezdu přehlédnout po pravé straně velké loděnice a pak námořní přístav, ve kterém kotví osobní i nákladní námořní kolosy, které odtud směřují zejména do zemí na africkém pobřeží, na blízký a střední východ, ale

i do jižních evropských zemí jako je Řecko a Itálie. Dálnice Vás přivede prakticky až do samotného centra města, kde pak budete podle potřeby pokračovat po širokých, vesměs čtyřproudých městských třídách, které vás vcelku efektivně přivedou do jednotlivých městských částí. To, co je na Marseille na první pohled zvláštní je proměnlivý ráz těchto čtvrtí, neboť značná část obyvatel kosmopolitního Marseille jsou černoši nebo Arabové, původem z bývalých francouzských kolonií. Jiný ráz těchto čtvrtí nespočívá ani tak ve stavebním slohu přilehlých domů, ale v jakési orientálně pestrém koloritu naroubovaném na jihoevropskou architekturu. Takže obchody a hospůdky mají odlišné portály, objevují se zde na domech arabské nápisy, je zde tak nějak větší barevnost a hlavně větší nepořádek. Nejsem zastáncem v EU oficiálně prosazovaným multi-kuti, takže se neštítím použít přímo slova větší „bordel“. Bohužel tyto čtvrti projedete úplně nejdříve při vjezdu do města, takže tím je vjem odlišnosti výraznější, neboť něco takového prostě nečekáte. Další nutkavý pocit, který máte už jen z pohledu oknem automobilu je jakési permanentní napětí v těchto čtvrtích. Jsou vidět malé gangy Arabů, které se pohybují po ulicích a na první pohled poznáte, že nemají příliš dobromyslné úmysly. Jeli jsme kolem zaparkovaného automobilu s francouzskou poznávací

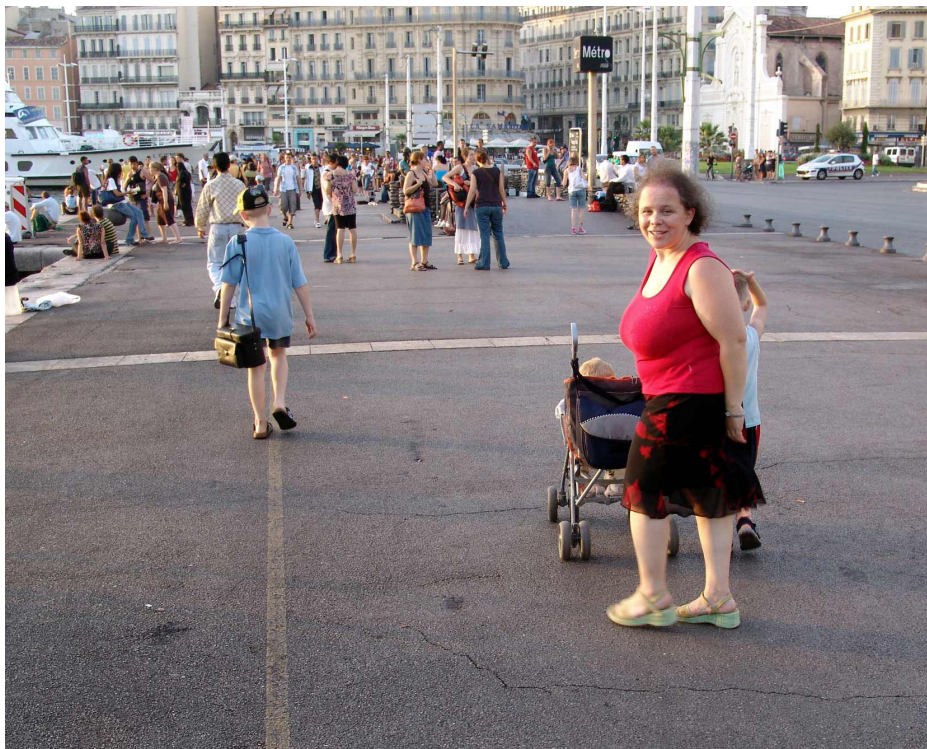


foto: Vieux Port - přístaviště lodí na Frioulské ostrovy





značkou, do kterého se právě pomocí velkého kladiva dobývala skupinka takového arabského gangu. O pár desítek metrů dál stálo policejní auto i s osádkou, francouzští policajti v pohodě sledovali, jak Arabové auto ničí a postupně vykrádají, aniž by zasáhli. Co se policajtů týká, připadal jsem si tam skoro jako doma, proleženiny od samé práce jim prosvítaly modrými košilemi až ven. Rovněž při návštěvě starého přístavu u přístaviště výletních lodí v jednom podvečeru se nám stalo, že naše dvě nejmenší blondáté děti sledovala skupinka asi 3 Arabů, ale po dost dlouhou dobu, asi tak půl hodiny. Museli jsme tam proto držet děti dost nakrátko aby neodběhly a nestaly se jejich možnou kořistí. Musím říci, že bezpečnostní situace se oproti 2. polovině 90. let, kdy jsem byl v Marseille poprvé o dost zhoršila. Tehdy se tito „Francouzi“ ještě snažili aspoň na první pohled tvářit příjemně. V nedávné minulosti již nikoli. Dalším úkazem je v těchto čtvrtích obrovský pouliční nepořádek, neboť tyto skupiny obyvatel nemají na evropské kulturní úrovni vyvinutý smysl pro pořádek, vzhledem k vysokým letním teplotám pak k večeru tento nepořádek obvykle začne zapáchat. To ale nevádí, přes noc nastoupí armáda metařů (povětšinou černochoů) i s technikou a ráno je město zase úplně čisté a příjemné, aby se vše během dne vrátilo do stavu hygienického chaosu. To o čem píší neplatí pro území úplně celého Marseille, ale rozhodně pro jeho širší centrum, ve které jsou právě zmíněné čtvrti obývané těmi „milými“ přistěhovalci odlišného vzhledu i chování. Není to však takové v samotné historické části Marseille v okolí Port Vieux neboli Starého přístavu a pak v jižní části Marseille, kde jsou i pláže ke koupání. Tam je i hygienická situace normální.

Dalším specifickým rázem je stavební vzhled města. Město je natolik staré a mentalita francouzů v tomto cípu Francie natolik jiná než jsme běžně zvyklí z centrální Evropy, že zde neočekávejte ucelená městská území se starými památkami. Nejstarší památky zde naleznete tak z 16. století a o některých se zmíním později. Marseille je zvláštní v tom, že jednotlivé části města, snad až na nejužší centrum mají jakoby stavebně neucelený ráz a mezi relativně starou nebo starší zástavbu se mísí moderní budovy, ale tak nějak nepřilíší většinou architektonicky významné, často i krabicovité stavby podobné našim panelákům.

Z pohledu návštěvníka je nejzajímavější návštěva Starého přístavu a jeho bezprostředního okolí, který je plný malých kaváren a restaurací, přístavních hospod, speciálních obchodů s námořní tematikou a má svoji jedinečnou atmosféru ve dne i v noci. Navíc tato čtvrť města je velmi zachovalá na první pohled, později jsme se dozvěděli, že to je proto, že tuto část města zničili za 2. světové války Němci střelbou z děl a bombardováním a po válce byla znovu obnovena do původní podoby. Jižním směrem od Port Vieux městský terén stoupá, uličky často pokračují formou schodů a tato nejstarší část Marseille se skládá z velkého množství úzkých a křivolakých uliček, po kterých ježdění s vozidlem velikosti H1 je opravdovým šoféřským zážitkem, například odbočování představuje proces s postupným i několikanásobným najetím a opětným zacouváním takže roh okrajového domu máte obvykle v těsné blízkosti boku vozu. Oni tam opravdu francouzské úřady nikomu nebrání ve vjezdu kamkoli ve městě a u nás si to představit nedokážu. No a přes historickou část Marseille vede jedna ze dvou přístupových cest k jednomu z nejvýznamnějších místních turistických objektů k bazilice Notre Dame de la Garde (Panny Marie Strážné), která se tyčí na strmém kopci nad městem i nad mořem. Součástí města jsou i Frioulské ostrovy, které rovněž stojí za prohlídku a dostanete se tam lodí z Vieux Port



foto: Podvečerní pohled na Frioulské ostrovy, v popředí Chateau D'If



## 4. kapitola - Doprava ve městě

Musím konstatovat, že osobní zkušenosti s veřejnou dopravou v Marseille jsme nenabýli, snad s výjimkou lodní dopravy mezi Marseille a nedalekými Frioulskými ostrovy. Po městě jsme se dopravovali naším H1 nebo i pěšky a celkem není divu, protože jsme se pohybovali v okruhu nejvýše tak asi 4 km od centra ve větší vzdálenosti pro nás město již ztrácelo turistickou atraktivitu.

Jak jsem však odpozoval, tak páteř městské dopravy tvoří 2 linky metra, z nichž jedna má dvě větve vedené západním směrem. Druhá trasa je v severovýchodní části města vedena po povrchu uprostřed dálnice. Na obou trasách metra jezdí pětivozové vlaky na pneumatikách.

Hlavním veřejným dopravním prostředkem v Marseille je autobus, jedná se o provedení obdobné jako u nás a ve Francii (nejen v Marseille) se lze setkat i s autobusy Karosa, které byly vyráběny pod značkou Renault u nás ve Vysokém Mýtě v době, kdy továrnu vlastnila automobilka Renault. Největší zastoupení má však značka Heulliez a rovněž Mercedes.

V roce 2007 byla ve městě obnovena tramvajová doprava, předtím zde jezdila pouze jediná tramvajová linka. Nově zde jezdí nízkopodlažní, vcelku velmi moderně i luxusně vypadající tramvaje, ovšem jenom na dvou linkách, takže tramvajová doprava je spíše doplňkem městského přepravního systému, než jeho nosným prvkem.

Lodní doprava (s výjimkou té námořní) představuje výhradně plavby určené turistům na prohlídky blízkých Frioulských ostrovů. Používají se motorové lodě o velikosti podobné lodím v Praze na Vltavě o kapacitě cca 150 lidí, avšak motoricky velmi výkonným, což je nutnost vzhledem k mořskému proudění okolo Marseille. Tyto lodě byly nedávno obměněny, neboť při své první návštěvě Marseille byly používány jiné typy lodí než při návštěvě druhé.

## 5. kapitola - Jídlo a pití

No na tuto otázku se mi moc dobře odpovídat nebude. Ale protože jsme byli ve Francii, tak odpověď, že se tam jí dobře je na místě, neboť ve Francii se vesměs dobře jí jak je všeobecně známo. Pokud bych měl popsat naše kulinářské zážitky tak budou ale vesměs spíše chudé. Souvisí to s tím, že naše malé děti (tehdy 2 roky a 5 let) tak nějak nebyly ochotné se vnořit do tajů francouzské kuchyně, neboť byly ve věku ve kterém platí, že jedí pouze to co znají. Takže jejich touhy se tam omezovaly na smažené hranolky, pizzu, palačinky, koblihy (mají je i Francouzi) a podobné pochutiny známé od nás z domova. Také neměly problém pozřít francouzské bílé pečivo, zmrzlinu, jogurty a mrkev. Ostatní vesměs odmítaly. Pokus je seznámit s francouzskou kuchyní skončil v jedné restauraci hysterickým výstupem nejmladšího a zarputilou neochotou cokoli pozřít toho prostředního. Francie nefrancie, prostě jídlo je tam nezajímalo. Pokud vůbec byli kluci ochotni něco sníst, pak jenom když viděli, že totéž co oni znají jíme i my. V důsledku toho jsme snad nikdy v životě nesnědli za tak krátké období tolik pizzy, hranolků, palačinek a koblih. Bylo to nutné, potřebovali jsme domů dovést děti živé, aniž bychom se museli zpovídat doma úřadům z toho, proč zemřely cestou na podvýživu. No samozřejmě ve starém marseillském přístavu jsme nemohli neochutnat Bouillabaisse. Bouillabaisse je tradiční provensálská rybí polévka, původem z přístavu města Marseille.

Je to pokrm obsahující různé druhy vařených ryb, koryšů a zeleniny, ochucená roztodivnými bylinkami a kořením jako česnek, pomerančová kůra, bazalka, bobkový list, fenykl a šafrán. Tradiční polévka obsahuje nejméně tři druhy ryb: běžně ropušnice, štitník (kohout mořský) a mořský úhoř, dále obvykle obsahuje koryše a jiné plody moře, jako mořské ježky, mušle, kraby, nebo chobotnice. Dražší verze mohou obsahovat i langusty. A samozřejmě zeleninu. Oni to tam považují za hlavní jídlo, ale my jsme kvůli dětem byli tak nějak divně vyhládlí, že jsme to snědli jako



foto: Osvěžování divoké zvěře na ochozu hradeb basiliky Notre Dame de la Garde

předkrm a vlastně jsme si nestačili lahůdku pořádně vychutnat. Nicméně je to na naše poměry, jestliže bychom pokrm považovali za polévku poměrně drahé. A tak jsme se chtěli dorazit další specialitou, tentokrát mořskými mušlemi vařenými v nějakém sladkokyselém nálevu. Servírovali to tam přímo v hrnci ve kterém se to vařilo a součástí byl i na malý lihový vaříč, aby pokrm nevychladl. No a mušle se vybíraly lžičkou přímo z lastury, která se otevřela při vaření samovolně. Zajídalo se to bílým chlebem a zapíjelo vodou, kterou ve džbánů přinesli jako součást menu. Chuťově to nejprve bylo zvláštní a po chvíli i docela dobré. Jenže opět tak nějak nevyživné. Takže jsme zaplatili a s nehorázným hladem jsme po večeři vyrazili na pizzu pro děti i na doražení pro nás. Docela jsem začal chápat, proč jsou Francouzi podstatně štíhlejší než my. Vaří si totiž taková jídla, že po jejich pozření mají ještě větší hlad než před tím.

Samostatnou kapitolou bylo nakupování potravin, neboť snídaně a obědy jsme řešili jako studenou stravu a teprve večer, až se snížily teploty ovzduší jsme si dávali něco vydatnějšího. Jenže potravinářské obchody, jak je známe od nás (neboli kombinace lahůdek, koloniálu, zeleniny mlékárny i pekárny) ve Francii tak nějak neznají. Pekáren tam bylo poměrně dost, tu a tam nějaká prodejna ovoce a zeleniny. Mlékárny vzácně, masny a klasické potraviny skoro vůbec ne. Nebo jsme to nedokázali najít. Nevím. Obchodních center typu supermarket také minimálně. Obchodní řetězce tam sice jsou, ale příliš oblíbené nejsou a supermarketů početně je ve srovnání s ČR málo. To co je proti nám odlišné je, že je ve Francii hodně restaurací obdobné povahy jako u nás, ale jsou poměrně zaplněné, daleko více než u nás. Z toho usuzuji, že pro Francouze je běžná denní návštěva restauračních zařízení, což se zase projevuje tím, že je menší počet potravinářských obchodů a doma pak tím, že Francouzky možná netráví tolik času nad sporákem. Ale to nemohu posoudit, neboť jsme se za celou dovolenou se žádnými Francouzi neseznámili, abychom se jich na tento postřeh mohli zeptat.

Specifickou záležitostí je pití. Ve Francii vůbec není běžně v restauracích k sehnání pivo a když, tak lahvové třetinkové, ke které servírují v něčem jako vinných odlivkách. S točeným pivem jsme se setkali pouze v jedné přístavní hospodě v Marseille, ale vzhledem k přítomnosti dětí jsme do ní raději nevstoupili s přihlédnutím ke složení hostů této krčmy, což byli vesměs námořníci a snad i jiné existence nejhrubšího ražení, jaké si vůbec můžete představit. Přiznám se, že to byla třítydenní dovolená, během které jsem nevypil ani jedno pivo. Dalo se sehnat lahvové, jenže co s ním?. Okamžitě zteplalo, takže bych ho musel pít hned u vchodu do krámu. A také jsem pořád popojížděl s autem a od nás jsem vycvičený na úplnou abstinenci před a při řízení vozidla a tento neblahý zvyk vynucený českým (dříve Československým) státem, který ze svých občanů historicky vzato dělá blbečky jsem nechtěl ve Francii měnit. Samozřejmě, že jsme ochutnali francouzské víno, asi 2x jsme si koupili lahvičku v některé z vinářiček, jenže já nejsem na víno odborník, skoro mu nerozumím a doma normálně vypijeme za rok tak nejvýše 2 lahve vína, a to ještě o Silvestra, takže nějaké zvláštní potěšení nám to francouzské víno nepřineslo, i když chuťově bylo dobré, tedy dobré – nepálila mě po něm žába - to je totiž jediný ukazatel, podle kterého hodnotím jestli víno je dobré nebo není dobré, ať už je to kdekoli na světě. Nealkoholické nápoje samozřejmě nebyl žádný problém sehnat, jak minerálky, tak limonády pro děti. Speciální nápojovou kapitolou je Pastis. Pastis je druh anýzové 40% kořalky ryze francouzského původu. Tento francouzský národní nápoj byl uvedený na trh roku 1932. Měl nahradit v té době zakázaný absint, jak jsem se později dozvěděl. Pastis je čirý destilát s jantarovou barvou, avšak smíchaný s vodou se stává mléčně bílým. Totiž při návštěvách restaurací jsem si všiml, že Francouzi si kupují nějaký nápoj, podávaný v dvoudecilitrové sklenici naplněné do poloviny a tento destilát pak ředí vodou, nejprve 1:1, když dopijí do poloviny, opět dolejí vodou a to dělají tak dlouho, až se tím nazunkají jako sud a pak odejdou do kamsi do ulic. Čirá kořalka se po dolití vodou změní na mléčně bílou a neprůhlednou tekutinu. Zjevně se s tím dala hasit žízeň a nejen se s tím opíjet. Později jsem to vyzkoušel na pevnosti D, If a chuť to mělo asi jako pendrek u nás prodávaný na poutích (nebo také jako řecké Ouzo), ne že bych se po tom utloukl, ale odpuzující to také nebylo. Vlastně docela pohodové pití. Neuměl jsem to poprvé pojmenovat, neboť tehdy jsem ještě nevěděl, že se to nazývá Pastis, takže jsem číšníka požádal o „tamto, co mají u vedlejšího stolu“. Jenže tím, že se to ředí vodou se věci neznalý konzument snadno uvede v chuťový klam a když si toho dá několik drinků za sebou a násobně několikrát to přitom zředí, nejen že mu značně pohasne žízeň, (asi jako po pivu), ale zároveň získá opici jako trám, což mu nedojde ve stínu hospůdky ale téměř ihned až venku, zejména na jižním pražícím slunci Marseille. Tak se stalo i mně.



## 6. kapitola - Nakupování

Přiznám se, že nevím. Tak nějak jsme po obchodech nechodili. A proto jsme ani nezjišťovali, kde a co tam k nakupování mají. Dovolena vlastně teprve začínala. Ženě se tu a tam líbilo oblečení jak dámské, tak dětské, to je pravda, ale já jsem v dané souvislosti tenkrát dělal, že špatně slyším. A opravdu, jako bych neslyšel vůbec nic. Nějaká náhlá ušní nemoc nebo co, ale taková zvláštní, opustila mě ihned po přejezdu českých hranic cestou zpět.

## 7. kapitola - Co musíte vidět a navštívit



foto: Pevnost D'If z ostrova Frioul, pohled jihovýchodním směrem. Za ní jižní část Marseille procházek, protože město je plné nejrůznějších zákoutí a malebných uliček.

Přiznám se, že k mojí první návštěvě Marseille mě motivovala klukovská četba románu Hrabě Monte Christo od Alexandra Dumase. (Chtěl jsem poznat známé vězení z něhož uprchl Edmond Dantes a hlavně tak nějak si ověřit, jestli nám Alexandre Dumas ve svém románu nevěšel bulíky na nos, co se týká způsobu útěku.)

Dnes je Marseille do značné míry město kultury, zábavy, festivalů, ale na své si zde přijdou i milovníci

Starý přístav (Port Vieux) Rozkládá se na místě původního řeckého přístavu v malé zátce, kterou z obou stran stráží historické vojenské pevnosti St. Jean (zprava) a St. Nicholas (zleva), dnes spíše jejich zbytky. Až do 19. století byl přístav v provozu, dnes se využívá jako jachetní a rybářské kotviště a přístaviště osobních lodí určených k přeplavbám turistů k prohlídkám pevnosti Chateau d'If a Frioulských ostrovů. Za 2. světové války byl Starý přístav poničen a po ní kompletně obnoven. Zejména po levé straně Starého přístavu se rozkládá historické centrum města s přístupem k basilice Notre Dame de la Garde. Jsou tu rázovité úzké uličky lemované kamennými domy s řadou náměstíček, pouličních schodů, hospůdek, restaurací a malých obchůdků. Pevnost St. Jean po pravé straně Starého přístavu je částečně rozvalena jejím středem prochází hlavní automobilová komunikace do této části města. Obdobně je nenávratně poškozeno předpolí pevnosti St. Nicholas, pod kterou vede tunelem obdobná kapacitní dopravní komunikace do jižních částí města. Levá strana Starého přístavu je ukončena tzv. palácem Pharo. Jedná se o velmi působivou a výstavný objekt. V jachetní části přístavu si pak určitě dokážete vybrat některou ze zde kotvících jachet, neboť řada z nich, alespoň při naší návštěvě byla na prodej. Netvrdím, že levně.

Ostrov Frioul a Chateau D'If. Chateau D'If je pevnost nacházející se na ostrově If, ve Středozemním moři, cca 3,7 kilometru od Port Vieux. Byla postavena v roce 1524 – 1531 na příkaz krále Françoise I. na obranu proti útokům z moře. Pevnost Chateau D'If prošla největší zkouškou v červenci roku 1531, kdy na Marseille zaútočil císař Karel V. Nakonec invazi nedokončil, snad ho odradila právě tato pevnost. Pevnost If – její hlavní stavba - má tvar čtverce s dělostřeleckými věžemi a je obehnaná vysokými hradbami. Díky své poloze a nebezpečným proudům zde bylo později zbudováno vězení a bylo tu až do konce 19. století. Ostrov i pevnost vešly ve známost v 19. století díky Alexandrovi Dumasovi a jeho dílu Hrabě Monte Christo. Pevnost Chateau D'If byla pro veřejnost zpřístupněna 23. září 1890. Francouzské ministerstvo kultury zapsalo Chateau D'If na seznam národních kulturních památek.

K pevnosti vás doveze motorová loď, z Port Vieux. Musím říci, že cesta lodí na pevnost D'If je sama o sobě docela



zážitkem. Totiž v okolí Marseille v průlivech mezi Frioulskými ostrovy navzájem a mezi ostrovy a pevninou jsou silné proudy, řekl bych, že pro plavce i hodně nebezpečné. Tyto proudy pak projevují již na samém konci Port Vieux, ale hlavně dále na moři silné vlnobití. Jestliže pak fouká „vhodný“ vítr, toto vlnobití se může i v důsledku interference mezi mořským prouděním a větrnou energií znásobit. To potom vede i k situacím, že při silném vlnobití lodě nemohou přistát na návětrné straně ostrovů, což často postihuje právě ostrůvek s pevností. Ty vlny jsem tam zažil cca 2 metry vysoké. Lodě, které tam mezi Marseille a ostrovy plují jsou o velikosti motorových člunů, které plují např. v Praze po Vltavě. Mají ale jinou konstrukci trupu a podstatně silnější motory, takže proti vlnobití jsou schopny plout i docela svižnou rychlostí. Za dané situace se poměrně malý člun svíjí na vlnách, silně se houpe a když příd' překoná hřeben vlny a spadne na její úpatí, příd' lodi svižně zaplaví vytlačena mořská voda. No a to je ten zmíněný půvab, jenže asi ne pro každého. Naši dva starší kluci i já jsme si to užívali do sytosti, takže na ostrov jsme vystupovali promočeni do poslední nitky, ale také v tom jižním vedru prvotřídně osvěžení. Kluci naprosto odmítali odejít do lodi, takže jsem hlavně u toho prostředního, tehdy 5letého měl strach, aby mi nespadol do moře, ale dopadlo to nakonec dobře. Nějaká mořská nemoc se nás narozdíl od jiných pasažérů nechytala. Nelíbilo se to jenom našemu tehdy dvouletému benjamínkovi, který projevoval jistou nelibost, když ho pokropila studená mořská voda, která zaplavovala nejen příd', ale i horní vyhlídkovou palubu lodi, takže s ním nakonec manželka trávila cestu uprostřed lodi na dolní palubě, kde to houpalo nejméně a kde žádná slaná voda necákala. (Důležité upozornění – neustále se valící mořská voda ohrožuje vaši elektroniku – fotoaparáty, kamery a i hodinky. Doporučuji tyto věci dobře uschovat, buď v lodi nebo zavařit do igelitových pytlů. Přelití např. kamery mořskou vodou znamená automaticky její smrt a likvidaci.)

Motivem mé návštěvy na pevnosti D'Íf byl můj dávný klukovský sen poznat místo, kde byl vězněn Edmond Dantes - Hrabě Monte Christo a na splnění tohoto snu jsem popravdě čekal hodně dlouho. Současně jsem si chtěl ověřit, jestli fabulace útěku v románu byla reálná či nikoli, neboť v době, kdy spisovatel román psal sloužila pevnost jako vězení a lze pochybovat, že v dané souvislosti měl vůbec možnost pevnost navštívit. Musím říci, že jako vězení ani jako kasematy pro vojenskou posádku o něco dříve to nebylo nijak vysloveně nepřijemné místo. Velká rozlehlá kamenná budova čtvercového tvaru se světlými, slunečnými celami po vnějším obvodu do kterých neustále proudil zdravý mořský vzduch, vysoko umístěné cely měly samozřejmě zamřížovaná, avšak prosklená okna. Bylo tam však několik cel uprostřed pevnosti, bez oken a přístupu vzduchu, kde bylo živobytí asi podstatně horší a právě v jedné takové měl být údajně Edmont Dantés. (Zcela určitě nebyl, neboť neexistoval, ale jeho cela tam je i s poctivě vybudovanou dírou do cely abbé Farii, tak trošku to působí dojmem jako by tu díru stavěl Metrostav). Abbé ovšem existoval, je to historická postava a na pevnosti skutečně vězněn byl. U dveří cel byly informační panely, sdělující návštěvníkům, která konkrétní osoba spojená s francouzskou historií byla v dané cele uvězněna. Většinou tam totiž prý byli uvězněni političtí vězni, z nichž řada byla historicky významná. Vězení je zakončeno plochou střechou s ochozem sloužícím



foto: Basilika Notre Dame de la Garde - interier - stropní výzdoba

zároveň jako dělostřelecké střílny a to byl právě ten ochoz, ze kterého měli dozorcí hodit mrtvolu Edmonda Dantese zašitou v pytli elegantně a hlavně definitivně do moře. A tady je právě ten problém s románovou fabulací útěku. Ne, že by to nebylo možné zcela, ovšem ti dozorcí by museli být minimálně olympijské vítězové v hodu mrtvolou do dálky. Jde o to, že pevnost je postavená na skalnatém ostrůvku, skály se od paty zdí ve třech směrech – západním, jižním a severním postupně svažují do moře. Východní zeď směřuje na nádvoří pevnosti. No a nejpříhodnější se mi jevila západní strana pevnosti,



kde mořská hladina byla nejbližší ke zdem pevnosti, nicméně i zde bylo nutno počítat s tím, že prchajícího vězně zašitého v pytli, pokud by se neměl zabít o skaliska ostrůvku trčící i pod vodu, bylo nutno dohodit minimálně do vzdálenosti 20metrů od hradebního ochozu. Mám opravdu pochybnosti o tom, že by mohli dva chlapi, třeba i statní, nehybné lidské tělo zašité v pytli do dálky 20metrů dohodit. Druhým faktorem, který by asi bránil reálnému útěku vězně bylo již zmíněné mořské proudění reálně směřující k Marseille a nikoli na volné moře. I kdyby totiž dozorcí dohodili chudáka Edmonda Dantese 20 metrů daleko, potom síla jeho paží nebude srovnatelná s dieselovým lodním motorem, takže volky nevolky, ale spíše nevolky než volky by se ocitl po útěku opětovně v Marseille a tam by ho odchytili asi dříve, než by se stačil pomodlit, neboť po více než tříkilometrovém plavání ve vysokých vlnách by byl docela jednoduše natolik fyzicky vyčerpaný, že by usnul na prvním plochem kameni na francouzském břehu v Marseille nebo jeho bezprostředním okolí, jestliže by se při útěku rovnou neutopil. Na druhé straně v románu Hrabě Monte Christo není nijak blíže určeno místo, kde Edmonda podloudníci vytáhli na šalupu a tím ho zachránili,



foto: Vieux Port - jedna z lodí z pevnosti D'If se v podvečer vrací do přístavu

takže pokud by k tomu došlo někde mezi ostrůvkem If a Marseille, je možné, že by útěk mohl skončit i úspěchem. Jenže pak by zase z pevnosti bylo manévrování plachetnice při naložování plavce viditelné z ochozu pevnosti jako na dlani, a to vše na dostřel pevnostních děl, která tehdy (mluvíme o 30. letech 19. století) již mohla účinně dostřelit až do Marseille, neboli i v tomto případě by byl útěk možný jen když by ostraha pevnosti byla tvořena týmem totálních idiotů nebo ignorantů, neboť nepochybuji, že každý normální dělostřelec, (byť froggeater), by si potěšení střelby na námořní loď jakožto zpestření nudné služby ujít nenechal. Pokud by měl být uprchlík zachráněn plachetnicí jižním nebo západním směrem lze pochybovat, že by se vzhledem k mořským proudům vůbec dokázal od pevnosti plaváním vzdálit. Výsledkem mého pozorování přímo na místě románového útěku je tedy konstatování, že Alexandre Dumas ve svém románu s vysokou pravděpodobností lhal obdobně, jako když Rudé Právo tisklo. A v důsledku toho jsem přišel na stará kolena opětovně o jednu klukovskou iluzi. Nemůžu se však s Vámi o ztrátu této iluze tak nějak nerozdělit.

Návrat turistů zpět z pevnosti D'If je také specificky francouzsky nezorganizovaný. Totiž lodě na pevnost D'If a



Frioulské ostrovy odplouvají v pravidelných asi 20 minutových intervalech, jenže turisté se tam hromadí, neboť pevnost je zajímavá a rovněž hlavní ostrov Frioul kousek západněji od pevnosti má turisticky co nabídnout, je tam další, tentokrát ryze vojenská pevnost, která sloužila výhradně k vojenským účelům, ale jsou tam i pláže ke koupání, několik restaurací atd. Takže loď turisty vozí tam, ale zpátky se vrací prázdné. A když se den nachýlí, pak jejich přepravní kapacity pro cesty zpět nestačí, lidé stojí na molech ve stametrových frontách a my jsme měli v první chvíli dojem, že tam nakonec



foto: Vyústění Vieux Port - detailnější pohled na pevnost St. Jean

budeme muset přespát. Nevím jak to při jim vlastním organizačním chaosu Francouzi dělají, ale nakonec se všichni turisté za velké tlačence a dlouhého čekání na návrat zpět do noci na pevninu vrátí. My jsme vůbec neměli náladu na vystávání ve frontách na loď, takže při návratu z pevnosti v prvním případě jsem v bývalých ubikacích dozorců, kde je pro turisty zřízena restaurace „objevil“ konečně pastis, vynesl si ho ven a pak jsem seděl na opevnění východním směrem a pozoroval velké lodě v průlivu mezi Marseille a ostrůvkem, bumbal jeden postupně řaděný pastis za druhým a tak nějak jsem starost o lodní kapacity k návratu ponechal koňovi, a to tím více, čím více jsem vybumbal pastisu, zatímco se moje společnost potloukala někde po hradbách kochaje se krásami středomořského pobřeží. Nakonec se to ukázalo jako nejlepší, stejně nás kolem 20. hodiny odvezli, když už všichni ostatní vystáli několikahodinovou frontu, akorát že po návratu do města jsem byl ve stavu vysoko překračujícím povolený obsah alkoholu v krvi pro účely řízení vozidla, což byl důvod si zajít na výše uvedenou Bouillabaisu a mušle. Při druhé návštěvě – tentokrát ostrova Frioul jsme zase před odjezdem zašli do místní restaurace, dali klukům zmrzlinu sobě taky, pak ještě něco dalšího a výsledek byl stejný, jenom tentokrát už bez alkoholického opojení. Nechápu, proč ti turisté všech možných národností se stresují v nějakých frontách při čekání na loď zpátky do Marseille. A kdyby nás neodvezli – no svět by se také nezbořil. Přespali bychom i s dětmi prostě pod širákem, třeba někde na pláži a bylo by. Vybavení základními potřebami jsem na to byli.

Chrám Notre Dame de la Garde s velkou pozlacenou Madonnou, ochranným symbolem a orientačním bodem námořníků byl postaven a vysvěcen v červnu roku 1864 podle návrhu architekta Henri Jacques Esperandieu (nikoli tedy Esperem) v tzv. historizujícím románsko-byzantském slohu. Tento ornamenty zdobený neobyzantinský kostel je situován na nejvyšším marseilleském přírodním bodu výhledu, na 162 metrů vysokém pahorku asi 2 km jižně od Port vieux. Je z něj možné přehlédnout nejen celé město Marseille a značnou část jeho okolí, ale i Frioulské ostrovy včetně nedaleké pevnosti D'If. Jedná se o katolický chrám typu Basilica Minor, který je postaven na místě zbořeného kostela z r. 1214, a rekonstruovaného v r. 1536 králem Františkem I. Kostel byl obklopen vysokými hradbami, které zbořeny nebyly a dávají této vyjimečné stavbě jakýsi „pevnostní“ či vojenský vzhled. Basilica má dvě části – vrchní, zde se používá jako liturgické místo a konají se v ní mše svaté v římsko katolickém ritu a dale spodní – jedná se o kryptu v románském stylu vyzdobenou mozaikami. Zvonice kostela je umístěna ve věži čtvercového půdorysu, zvon je pak ve výšce 41 metrů. Zvonice slouží současně jako podstavec pro monumentální, 11 metrů vysokou sochu Madony s dítětem. Mezi lety 2001 a 2008 byl kostel podroben rozsáhlé rekonstrukci, která měla za cíl odstranit degradaci stavebního materiálu – vápencového kamene v důsledku atmosférické koroze za dobu existence kostela, ale i vymazat stopy po válečných poškozeních kostela za osvobozeneckých bojů ve II. světové válce (stopy po kulkách a střepinách z dělostřeleckých granátů).

Tento kostel jsme navštívili jako vůbec první pamětihodnost v Marseille hned první den po příjezdu v podvečer, zúčastnili jsme se mše svaté - pasivně, neb ve francouzštině nám dost ucházel průběh liturgie a hlavně jsme mohli z hradeb sledovat nádherný západ slunce nad mořem a Frioulskými ostrovy. Protože bylo před mořskou bouří, celá atmosféra toho místa i scenérie nad mořem byla velmi zvláštní skoro slovy pro suchozemce nepopsatelná.



Líbilo se nám tam a kluci se na širokých hradbách s kvalitní dlažbou vyřídili do sytosti po dlouhé cestě. Mohli se při tom občerstvovat poléváním vodou, protože hradby jsou tam k tomuto účelu vybaveny řadou vodovodních kohoutků.

Pevnost Saint Jean (Sv. Jan) postavená jako extrémně pevná fortifikace na sklonku středověku a počátku novověku v r. 1660 z nařízení krále Ludvíka XIV marseillským obyvatelům na místě, kde ve 12. – 16 století v době druhé křížové výpravy stálo opevnění Komendy rytířů špitálního řádu Sv. Jana Jeruzalémského, jinak nazývaných Johanity a ještě jinak Maltézskými rytíři. (U nás měl tento řád komendu např. na hradě ve Strakonicih v té době.) Stavba sloužila hlavně jako nemocnice pro v bojích s nevěřícími psy zraněné křesťanské rytíře až do 15. století za vlády René I. krále Provensálského. Pevnost byla hlavní fortifikační stavbou v Marseille a její zbytky stojí po pravé straně při výjezdu ze Starého přístavu. V průběhu Francouzské revoluce sloužila pevnost jako vězení - jak jinak, že?. Pevnost sloužila Cizinecké legii ještě po II. Světové válce až do r. 1960, ale i před ní pro potřeby Francouzské Cizinecké legie a byli zde cvičeni i legionáři české a slovenské národnosti, později bojující za II. světové války proti Němcům v Africe a po kapitulaci Francie pak bojujícím ve svazku hlavně britské armády nebo britského letectva. Pevnost byla konečnou výcvikovou stanicí pro jednotky cizinecké legie dislokované v Alžíru. Bohužel město Marseille dalo přednost řešení hlavní automobilové komunikace pro přístup do oblasti Starého přístavu přes tuto skvostnou stavbu, nad kterou se dodnes vznáší duch hrdinství křesťanských rytířů před jejím historickým významem - pevnost dalo částečně rozvalit a s skrze ní do centra města dnes proudí tisíce automobilů denně. Jak přízemní, jak nekulturní, jak neelegantní a snad i hloupé....

Pevnost Saint Nicholas (Sv. Mikuláš) byla postavena ve stejné době a ze stejných pohnutek na levém břehu Starého přístavu naproti pevnosti St. Jean, a to za stejným účelem. I tato rovněž nádherná pevnost je dnes poznamenána dopravním rozvojem města, její předpolí je provrtáno vstupy do automobilních tunelů směřujících z centra Marseille do jižní části města.

The Parc Longchamp je městský park ve 4. městském obvodu Marseille otevřený v r. 1869, ve kterém stojí stvaba Palais Longchamp. V tomto paláci uprostřed parku je umístěno jednak Museum umění, jednak Přírodně historické museum a jednak tzv. Vodní zámek. Park je na seznamu Francouzského ministerstva kultury jako jedna z "významných zahrad Francie". Palác byl původně postaven na oslavu výstavby tzv. Marseillského kanálu, který přivedl do města vodu z řeky Durance, neboť krajina kolem města je suchopárná. Základní kámen k výstavbě paláce byl položen Vévodou Orleánským 15. září 1839, neboli zhruba v době, kdy Hrabě Monte Christo zahájil svou mstící se misi. Palác byl pak stavěn zhruba dalších 30 let, než byl dokončen. Stavěn byl podle návrhu architekta Henri Jacques Esperandieu, neboli stejného muže, který navrhl objekt chrámu Notre Dame de la Garde popsaném výše. Tento pan architekt byl asi u městské rady v Marseille velmi dobře zapsán. V Parc Longchamp byla dříve i městská ZOO a to od r. 1898 do r. 1987, pak byla ZOO uzavřena.

Palais du Pharo uzavírá po levé straně výjezd ze Starého přístavu. Je v rozsáhlé zahradě a byl postaven v 1858

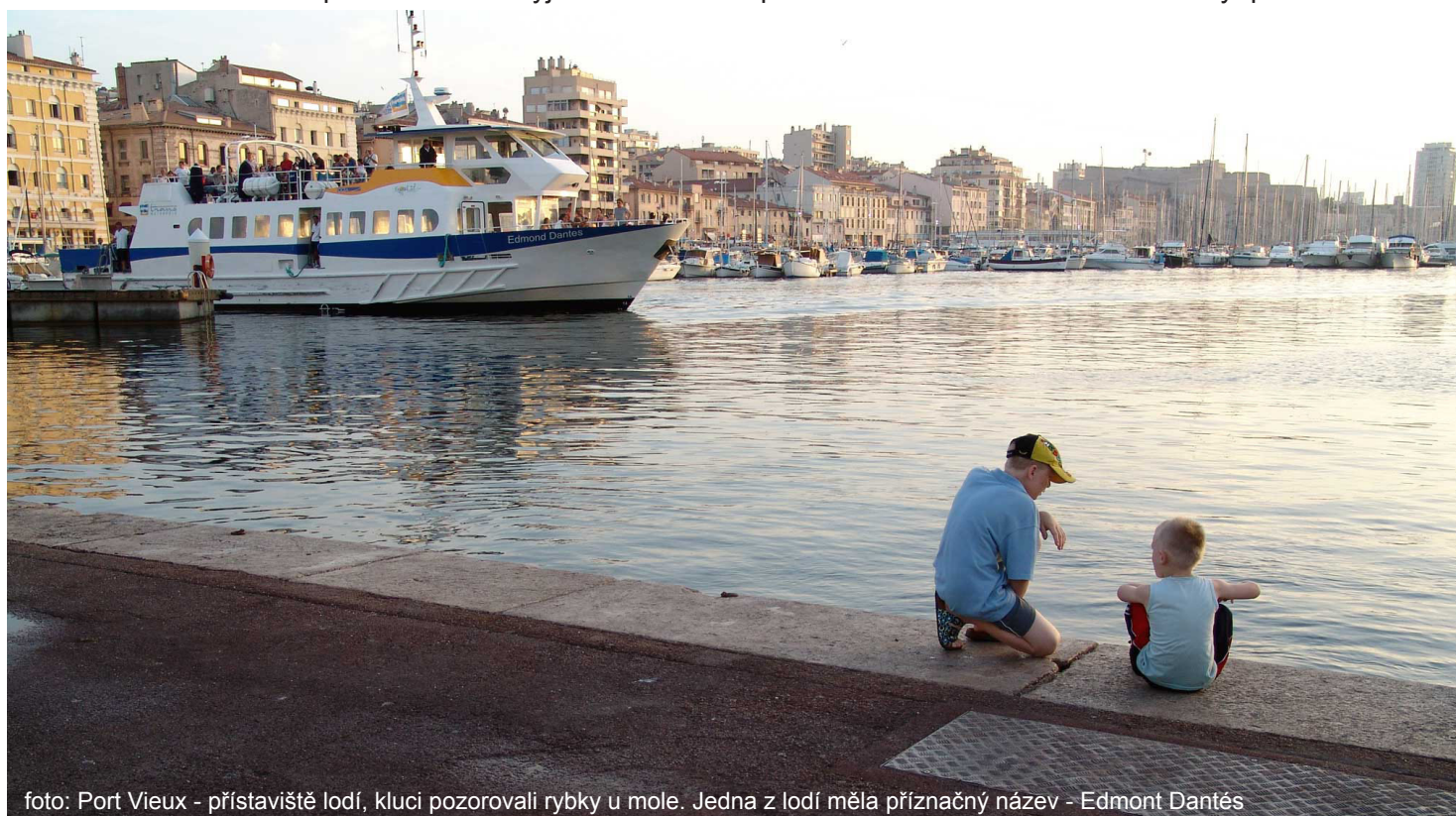


foto: Port Vieux - přístaviště lodí, kluci pozorovali rybky u mole. Jedna z lodí měla příznačný název - Edmont Dantés



Napoleonem III. Pro Eugenie do Montijo dle návrhů architektů J.M. Vaucher a M. Lefuel. V paláci sídlila mezi roky 1905 až 1954 marseilleská lékařská fakulta a v současné době je palác používán jako městské konferenční centrum.

Marseille Cathedral (Cathédrale Sainte-Marie-Majeure de Marseille or Cathédrale de la Major) je římsko katolická katedrála a Francouzský národní památník. Od roku 1896 je ustanovena jako bazilika minor. Je to sídlo arcidiecéze Marseille. Současná katedrála byla postavena v historizujícím Římsko - Byzantinském stylu mezi lety 1852 – 1896 na původním místě Marseilleské gotické katedrály z 15. století. A nestavěl jí nikdo jiný než Henri Jacques Esperandieu.

Plages du Prado představuje souhrnný název pro městské pláže v Marseille sloužící k pobavení i odpočinku obyvatel a návštěvníků města. Pláže Prado byly dějištěm Mistrovství světa v plážové kopané v r. 2008, tedy v roce, kdy jsme Marseille navštívili i my, ale v době, kdy jsme tam byli mistrovství neprobíhalo. Kolem pláží se vine podél hlavní silnice promenáda s řadou restaurací, barů, diskoték a zábavních atrakcí, takže se hlavně večer zde snad ani není možné nudit.

K vidění je toho v Marseille samozřejmě i více, než je popsáno v tomto článku. Je zde Opera, leč v létě uzavřená, jsou zde další významné paláce i kostely, je zde Burzovní palác nebo tzv. Velký přístav, kde lze spatřit lodě – skutečné námořní obry o výtlaku mnoho desítek tisíc BRT. Nenavštívili jsme všechny pamětihodnosti, na cca 2,5 denní pobyt úplně stačí to, co jsem zde popsal a záleží na každém návštěvníkovi co si k návštěvě, pobavení i poznání dále vybere.

Specifikou Marseille a nejenom Marseille, ale i možná celé Francie je jakási ignorance cizinců Francouzi. Za celou dobu pobytu se nám nepodařilo mluvit (s výjimkou číšníků, prodavačů atd.) se žádným Francouzem. Froggeaters ostentativně dávají najevo nezájem o cizince, se kterými se setkávají, i když k nim nejsou ani zlí, ani arogantní.

**Návštěva Marseille byla asi tak 2,5 denní, přijeli jsme odpoledne kolem 16. hodiny, setrvali zde 2 dny a 3 noci a pak odjeli do dalších míst na středomořském francouzském pobřeží a pak do italských Alp. O tom, co jsme viděli a zažili tam bude následující článek**

**Doufám, že i můj druhý z cestopisných článků Vás alespoň trochu zaujal a motivoval k návštěvě tentokrát pro změnu Marseille a Francie. Pokud ano, pak je to dobře a opětovně splnil svůj účel.**

18. 5. 2011



foto: Vieux Port (starý přístav). Vlevo je vidět, jak částečně rozbořenou pevností St. Jean prochází mstská komunikace, za ní severní část města

**Autor textu & fotografií: Ing. Miroslav Had.**





foto: Okolí Vieux Port - historická kotva námořní lodi jako artefakt před přístavní krčmou

klubový občasník občanského sdružení Hyundaiclub CZ

vydává: Hyundaiclub CZ, o.s., Bedřicha Buchlova 903, 686 05, Uherské Hradiště, IČ 27048829

kontakty: tel: 603 492 665; skype: davidpleva; ICQ: 335 020 345 ; e-mail: casopis@hccz.cz ; www.hccz.cz ; www.hyundaiclub.cz

šéfredaktor: D. Pleva; korektura výtisku: Š. Turek; redaktoři: D. Pleva, Š. Turek, R. Kotek, J. Dejmek, M. Krchňavá, J. Krchňavý, P. Ryba; Grafika: P. Ryba  
náklad: elektronická distribuce, v případě zájmu o tištěný výtisk informujte prosím redakci prostřednictvím výše uvedených kontaktů. NEPRODEJNÉ!