



jkbkjbabdjvhvh nhvnh

Rorempor asi cum natium ullit aut fugita cullupta vel
mos molest, omnis invello repelenim ati debit quassit
por aut velestibus posandis doluptatatet volor aceatibus,
se dit ipisquatem siti cullesciis sin repudipiet eos reped
mos que odis sitatem doluptae dolla vid

Rak'n'Roll Track,

7000 km trasa z Polski
na Zwrotnik Raka w Saharze Zachodniej.
Wyznaczyły ją osoby, które przeszły
przez raka - uczestnicy sztafety rowerowej
- Rolling2Zwrotnik w 2019 r.

Niech stanie się inspiracją, marzeniem
i motywacją każdego
chorującego na raka.

www.raknroll.pl





WSTEP

Doluptas et odissit, assuntius, quaerrume
non non rat mos sinto blautemExped quat
od quis quae qui doluptatem iuscia quossin
eturita conse mi, quia ipiet omniet omnis nos
re veribusa sa estium hariaspiet repeliqua-
tur reia con nobis aspid quia anisquas sunt
mo dolorem quam deratem. Itaque et hitint
hicipiduntem fuga. Amus, ommo is ullatem in
paribea voluptas esti dit utectoremqui idus ut
arum fuga. Rum iur aliquibus.
Obitatem vel etur? Qui solendist volecta
consemi nobit dus volonibus.
Icto tes dolecabo. Ximodignat optur?



W STRONĘ MORZA

Etap 6

Kraje: Szwajcaria, Francja.

Skąd: Genewa.

Dokąd: La Grande-Motte.

Dystans: 690 km.

Przewyższenie: +2300 m/-2700 m.

Szlak: EuroVelo 17, Via Rhône.

Nawierzchnia: 95% asfalt.



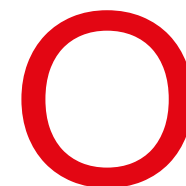
Przydatne strony:

www.en.viarhona.com/cycle-route

www.en.eurovelo.com/ev17/



TRASA:
Szwajcaria, Francja.
Genewa.
La Grande-Motte.
vghygt
yghvbjgyftghvt
yghjgyutfghtvf
uyghbygv
ugyhbgv



d Jeziora Genewskiego na piaszczyste plaże Camargue prowadzi szlak rowerowy EuroVelo 17, znany również jako Via Rhône. Szlak rozpoczyna się u podnóża masywu St. Gotthard w szwajcarskim Andermatt, w pobliżu którego Rodan ma swoje źródło. Od samego początku prowadzi wzdłuż tej pięknej rzeki, łącząc Alpy, Jezioro Genewskie oraz lawendowe pola francuskiej Prowansji z morskim wybrzeżem. EuroVelo 17 liczy około 1150 kilometrów, z których Rolling Track wykorzystuje około 750. Trasa tego etapu przebiega w znacznej większości malowniczymi ścieżkami rowerowymi lub lokalnymi drogami o znikomym ruchu samochodowym. Co jakiś czas zdarzają się objazdy i odcinki poprowadzone po większych drogach lub słabo przygotowanych szutrach z luźnymi kamieniami. Są to jednak zazwyczaj krótkie łączniki pomiędzy świetnie przygotowanymi i oznakowanymi ścieżkami prowadzącymi wzdłuż brzegów Rodanu. Szlak w roku 2019 nie był jeszcze ukończony, w związku z czym w niektórych miejscach pojawiały się objazdy. W kolejnych latach ma być sukcesywnie poprawiany, więc finalnie spodziewałbym się pięknych ścieżek rowerowych na całym odcinku.



Trudność ?

Jest to zdecydowanie jeden z najłatwiejszych odcinków całego roll-ingowego szlaku. Przewyższenia, poza pierwszym odcinkiem łączącym Genewę i Seyssel, raczej nie przekraczają 300 metrów na każde 100 kilometrów, więc większość trasy nadaje się do podróżowania całymi rodzinami i z dziećmi. Płaski teren pozwala pokonywać długie odcinki dzienne bez większych trudności, więc jest to etap, na którym odnajdzie się każdy fan kolarstwa, bez względu na poziom zaawansowania. Brak pofałdowania terenu sprawia, że długie pedałowanie tym szlakiem bywa monotonne – mocniejsze zmiany krajobrazu występują mniej więcej co 300 kilometrów.

Noclegi 🛏

Planowanie noclegów nie powinno stanowić problemu, opcji jest naprawdę wiele, choć podróżując z namiotem warto pamiętać, że sezon we Francji kończy się dość szybko. Część kempingów, szczególnie na południu kraju, działa wyłącznie w wakacje, a nieliczne pozostają otwarte do połowy czy końca października. Wzdłuż Rodanu jest kilka miejsc, gdzie w naturalny sposób, nie zbaczając zbyt mocno ze szlaku, można skorzystać z opcji noclegu przez portal dla rowerzystów www.warmshowers.org, a francuska gościnność jest wspaniała i pozwala lepiej poznać zwyczaje lokalnych mieszkańców.

Jedzenie

Poza sezonem wakacyjnym na większy wybór możliwości lub kulinarną ucztę można liczyć wyłącznie w dużych lub bardzo turystycznych miastach, jak Lyon, Awinion czy Arles. W mniejszych miasteczkach, w których ruch turystyczny poza wakacjami mocno maleje, otwarte pozostają nieliczne restauracje i nawet w nich bywa trudno o pełną dostępność menu. Ma to swój urok – można nawiązać bezpośrednią relację z właścicielem, pożartować i spędzić czas w kameralnej atmosferze – ale jednocześnie trzeba się liczyć z tym, że zjemy wyłącznie to, co kucharz przygotował w menu dnia. Dodatkowo, Via Rhône, bardzo często trzyma się rzeki, omijając miejscowości, które są w odległości kilku kilometrów od niej. Warto mieć to na uwadze, żeby świadomie zaplanować zakupy czy postój na obiad, bo zdarzają się odcinki, gdzie przez kilkadziesiąt kilometrów pedałuje się bez łatwo wpadających w oko miejsc do zatrzymania się na kawę czy posiłek. Często trzeba by po prostu zjechać ze szlaku do miasteczka i po przerwie do niego wrócić.

Nawigacja

Szlak wzdłuż Rodanu jest względnie nowy i bardzo dobrze utrzymany, a przez to dobrze oznakowany. Cała infrastruktura powinna być gotowa w najbliższych latach, ale nawet w miejscach, które wymagają objazdów oznakowanie jest wystarczające. Większość trasy można by sprowadzić do jednej wskazówki: „trzymaj się rzeki, a się nie zgubisz”. Da się nawigować wyłącznie po znakach, ale warto wspierać się wgranym do licznika czy GPS-u trackiem albo dodatkową mapą, która pozwoli na szerszy ogłód okolicy i podjęcie decyzji o ewentualnym zboczeniu ze szlaku i odwiedzeniu okolicznych miejscowości.

Planując przejazd Via Rhône warto przeanalizować sieć ścieżek rowerowych, ponieważ zdarza się, że są one poprowadzone po obu stronach rzeki jednocześnie, a wybór danej strony często determinuje, co zobaczymy lub co ominiemy, bo kolejny most możemy spotkać za 20 czy 30 kilometrów. Od Genewy do Morza Śródziemnego szlak przeskakuje z jednej strony Rodanu na drugą niemal 40 razy, dlatego warto zwracać uwagę na różnego rodzaju tablice informacyjne pozwalające uniknąć przykrych niespodzianek w postaci, np. zamkniętych mostów. W razie wątpliwości polecam pytać lokalnych mieszkańców lub obsługę obiektów noclegowych i turystycznych. Na tak długim odcinku prędzej czy później trafimy na remont któregoś z mostów. Z drugiej strony, zdarzało się, że pytani o remont Francuzi dziękowali nam, że im przypomniał, że most faktycznie jest zamknięty, bo planowali nim danego dnia przejechać. Może więc najlepiej polegać głównie na sobie.





Szlakiem kukurydzy

Przez pierwszych 30 km od Genewy do granicy z Francją szlak jest oznakowany charakterystycznymi czerwonymi tablicami, jakich używa się na trasach rowerowych w całej Szwajcarii. Na tym odcinku interesują nas tablice z numerem 1, czyli główny szlak kraju Helwetów. Dodatkowo na tablicach pojawia się także oznaczenie EuroVelo i Via Rhône. Natomiast od granicy należy zwracać uwagę na biało-zielone tablice, które niezmiennie pojawiają się na całej trasie aż do Morza Śródziemnego.

Opuszczenie Genewy nie nastęrcza kłopotów, miasto posiada dużą siatkę ścieżek rowerowych, które pozwalają uniknąć ruchu samochodowego. Co innego z przewyższeniami, gdy tylko wyjedziemy z centrum, teren zaczyna się wznosić i opadać, regularnie zbliżając się i oddalając od rzeki. Najtrudniejszy odcinek całego etapu stanowi pierwszych 50 km, w trakcie których trzeba pokonać około 500 metrów przewyższenia z jednym solidnym 3-kilometrowym podjazdem do miejscowości Arcine. Po wyjeździe z Vulbens trasa prowadzi dość ruchliwą drogą, ale na szczęście w momencie, w którym rozpoczyna się podjazd można wybrać alternatywną trasę poprowadzoną lokalnymi, malowniczymi drogami, na których łatwiej o spotkanie z koniem niż samochodem. Około 60 kilometrów za Genewą rozpoczyna się zjazd piękną drogą wijącą się wśród pól z widokiem na dolinę Rodanu. Trasa prowadzi do położonej nad rzeką miejscowości Seyssel, w której warto się na chwilę zatrzymać. Miasto od zawsze jest związane z rzeką, od starożytności słynie z handlu i portu z tętniącym życiem nabrzeżem. Znajduje się tutaj Camping le Nant Matraz, otwarty od maja do połowy września. **Seyssel** jest miejscem, w którym można spędzić kilka dni, popływać kajakiem po Rodanie albo wybrać się na trekking połączony z via ferratami w niedodległych górach wznoszących się na wysokość 1300 m n.p.m. Za Seyssel kończą się trudności związane z przewyższeniami, a szlak przez około 20 kilometrów do Chanaz prowadzi głównie lasami. Chanaz to urocza wioska położona przy wejściu do jednego z najpiękniejszych francuskich kanałów, graniczących z bagnami Chautagne. Jest to perfe-

30

kcyjne miejsce na postój w jednej z kawiarni nad kanałem i kontemplację okolicznych krajobrazów. W **Chanaz** woda wspaniale uzupełnia się z przyrodą i górami, więc nic dziwnego, że jest nazywane „Małą Wenecją Sabaudi”.

Droga z Chanaz do Lyonu licząca około 170 kilometrów to podróż głównie przez pola. W naszym przypadku, w październiku, uprawiano w tym regionie kukurydzę, a krajobraz różnił się tylko jej stanem, widzieliśmy więc kukurydzę niezebraną, w trakcie zbierania i jej resztki. Po drodze do stolicy regionu Owernia-Rodan-Alpy warto zwrócić uwagę na kilka miejsc. Za Chanaz, mniej więcej na setnym kilometrze etapu, szlak prowadzi przez most, z którego rozpościera się fenomenalny widok na rzekę i ścieżkę rowerową wijącą się wzdłuż jej brzegu. Jest to zdecydowanie jedno z najładniejszych miejsc na całym odcinku. Pięćdziesiąt kilometrów dalej, nieco z dala od rzeki, Via Rhôna prowadzi przez miejscowość **Morestel** – samo miasto może nie obfituje w atrakcje, ale znajduje się na wzgórzu, którego kulminacją jest, jak głosi tabliczka – zamek. Nazwałbym go raczej, ze względu na gabaryty, po prostu wieżą. Tak więc, wieża, nazywana przez historyków „wielką” lub „więzienną” została wybudowana w XIV wieku, a odrestaurowana w latach 60-tych XX wieku. Nieco niżej, po wyjściu ze stricte średniowiecznej części, poza kebabem i lokalnymi spelunkami, znaleźliśmy jedną przyzwoitą kawiarnię nadającą się na postój. Po zjeździe ze wzgórza Morestel szlak wraca do rzeki i prowadzi do miejscowości Sault-Brenaz, w której można się zatrzymać na kempingu położonym na wyspie i połączonym z torem do kajakarstwa górskiego. Na wyspie znajduje się również jedna restauracja, podobno otwierana w wakacje, a na stałym lądzie jedna czynna cały rok, pizzeria oraz sklep spożywczy. Kilka kilometrów za **Sault-Brenaz** Rodan zmienia swój kierunek, robi skręt o 90 stopni i płynie na południowy-zachód, od tego miejsca Via Rhôna okrąża elektrownię jądrową w Bugey – jedną z dziewiętnastu we Francji i czterech nad Rodanem. W 2019 roku Francja zaspokajała swoje potrzeby energetyczne w 75% energią jądrową, lecz do 2035 roku ten odsetek ma zostać obniżony do 50%, a różnica przeniesiona na energię odnawialną produkowaną głównie ze słońca i wiatru. Francja jest na-

jbardziej uzależnionym od energii atomowej krajem na świecie, co przy zmieniającym się klimacie, jest niekorzystne – bloki energetyczne zazwyczaj są chłodzone wodą z rzek, np. z Rodanu, lecz problematyczne okazują się gorące lata, kiedy woda jest za ciepła do chłodzenia lub bezśnieżne zimy, kiedy jest jej zbyt mało. Jadąc wzdłuż Rodanu bardzo dobrze widać, jak mocno rozwinięta jest cała infrastruktura związana z energetyką. Rodan w wielu miejscach ma dodatkowe odnogi, są to specjalnie przekopane kanały doprowadzające wodę właśnie do elektrowni atomowych lub wodnych. Mimo wszystko, potrzebne są nowe rozwiązania, ponieważ duże uzależnienie od atomu zaczęło mieć negatywne skutki.

Via Rhôna wije się po lokalnych drogach, szutrach i objazdach, żeby w końcu na około 25 km przed Lyonem wrócić nad rzekę na wysokości rozciągającego się na ponad 2 tysiące hektarów obszaru chronionego o nazwie **Grand Parc Miribel Jonage**. Park obejmuje większość wyspy Miribel-Jonage, utworzonej sztucznie w XIX wieku, gdy wykopano dwa kanały o takich właśnie nazwach, by kontrolować poziom wody w Rodanie i zabezpieczyć miasto przed ewentualną powodzią. Można powiedzieć, że są to płuca Lyonu i miejsce, gdzie jego mieszkańcy bardzo chętnie spędzają wolny czas biegając, jeżdżąc na rowerach i konno, grając w golfa czy pływając kajakami i żeglując. Do Lyonu można dostać się jadąc wzdłuż jednego z kanałów – gdy wieje, lepiej wybrać ten południowy – ścieżka częściej jest osłonięta przez drzewa lub okoliczne zabudowania.

Lyon - Europejska Stolica Inteligentnej Turystyki 2019



Wjazd rowerem do Lyonu jest absolutnie bezproblemowy, mijając park Miribel-Jonage ścieżka prowadzi nas naturalnie wzdłuż brzegu rzeki, aż w końcu ni stąd ni zowąd, znajdujemy się w centrum miasta. Jedyną oznaką, że coś się zmienia jest większa liczba rowerzystów, biegaczy i pieszych. Takiej rowerowej infrastruktury życzyłbym każdemu miastu i



wszystkim, którzy do pracy chcieliby dojeżdżać na dwóch kółkach. Lyon już na pierwszy rzut oka sprawia wrażenie bardzo przyjaznego miasta, miasta dla ludzi, miasta, w którym po prostu przyjemnie się żyje. Jego strukturę wyznaczają dwie rzeki - Rodan i Saona - co oczywiste, nad nimi dzieje się najwięcej. Zdecydowanie warto zatrzymać się tu na dłużej lub odwiedzić miasto przy okazji jednego z ogólnoswiatowych wydarzeń, jak np. grudniowy Festiwal Świąteł. Stary Lyon (tzw. Vieux) został w 1998 roku wpisany przez UNESCO na listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego. Miasto swoją historię sięga ponad 2000 lat wstecz, więc znajdziemy tutaj zabytki zarówno z czasów rzymskich, jak i budowle w stylu gotyckim i renesansowym, a także szereg wartych zobaczenia muzeów, na czele z instytutem braci Lumière, którzy zbudowali tutaj pierwszy kinematograf i nakręcili pierwszy film. Opuszczając Lyon trasa prowadzi przez miejsce połączenia obu rzek, czyli tak zwaną konfluencję - dzisiaj jest to nowoczesna dzielnica Lyonu z najbardziej charakterystycznym budynkiem - zaprojektowanym w postmodernistycznym stylu - Muzeum Konfluencji. Budynek wygląda niczym pływająca kryształowa chmura, a w jego wnętrzu mieści się muzeum antropologii zajmujące się takimi kwestiami, jak pochodzenie wszechświata, ewolucja gatunków czy sens życia.

Mistralowe zmagania

O ile wjazd do Lyonu jest rozwiązany wspaniale, o tyle wyjazd sprowadza się do poszukiwania najmniej ruchliwej drogi. Najsensowniejszy wydaje się przejazd na prawy brzeg Saony i jazda równolegle do Autoroute du Soleil. Po kilku kilometrach w ruchu samochodowym pojawiają się ścieżki rowerowe, którymi można już spokojnie kontynuować jazdę do oddalonego o 30 kilometrów **Vienne**, choć mimo wszystko po drodze czekają objazdy i tereny industrialne. Czasy świetności Vienne przypadają na początek naszej ery, kiedy miasto zostało zajęte i rozwinięte przez Rzymian. Znajdziemy tu wiele zabytków z tamtych czasów - termy, teatr czy okazałe wille. Z czasów średniowiecznych zachowała się katedra św. Maurycego, której budowa rozpoczęła

się w XII wieku i ciągnęła się przez kilkaset lat. Od niemal czterdziestu lat na przełomie czerwca i lipca w mieście odbywa się znany festiwal jazzowy (Jazz a Vienne). Wybierając się w rowerową podróż Via Rhôna warto tak zaplanować swój przejazd, żeby pojawić się w Vienne w tym okresie.

Na południe od miasta rozciąga się region Côte-Rôtie, gdzie na stromych, osiagających 60 stopni, zboczach uprawia się winogrona i produkuje wina uznawane za jedne z najbardziej prestiżowych w całej Francji. To tu znajdują się dwa obszary zwane Côte Blonde i Côte Brune. Legenda mówi, że nazwa tych lokacji wzięła się od koloru włosów i różnicy charakterów córek lokalnego pana. Przejazd przez ten rejon to około 30 km bardzo spokojnego szlaku, pełnego zieleni, winnic, sadów, w otoczeniu rezerwatu z miejscami do obserwowania ptaków. Spokój przerywa miejscowość Sablons, która może być dobrym miejscem na postój i uzupełnienie zapasów. Nic więcej raczej nie oferuje. Po wyjeździe z miasteczka Via Rhôna na kolejnych 30 kilometrów przeskakuje na wschodni brzeg i prowadzi przez Andancette do Saint-Vallier. To w takich miejscach wiejący wzdłuż Rodanu wiatr staje się najbardziej odczuwalny. Trasa od Lyonu aż do Awinionu przez ponad 300 kilometrów prowadzi niemal idealnie na południe, a właśnie w linii północ-południe, wzdłuż rzeki, wieje mistral. Jeśli wiatr ma swoją nazwę, jak ten nad Rodanem, to jest ku temu powód – teoretycznie najczęściej pojawia się w okresie zimowym i wiosennym, ale my mieliśmy okazję natknąć się na niego w październiku. Jeśli wieje, to zazwyczaj od morza i w praktyce podczas turystycznej jazdy na południe trudno na dłuższą metę utrzymać jakąś zadowalającą prędkość. W naszym przypadku niczym dziwnym nie była jazda w tempie 12-15 km/h, a przy mocniejszych podmuchach prędkość spadała nawet do 10 km/h. Rzeka przy takim wietrze jest zafalowana i wygląda jakby płynęła pod prąd. Z każdym dniem staje się szersza, w końcu zbliżamy się do jej ujścia, a to oznacza również, że mosty są coraz dłuższe. Gdy się je przekracza, to zawsze przy bocznym wietrze, co nie jest komfortowe – albo próbuje nas zrzucić do rzeki, albo zepchnąć na środek drogi pod nadjeżdżające auto, w zależności od tego, na który brzeg jedziemy.

Kolejny przystanek – **Saint-Vallier**. Tuż przed miasteczkiem znajduje się Camping Municipal Les Iles-de-Silon – mały, wystarczający, niedrogi i długo czynny (od połowy marca do połowy listopada). Mniej więcej od tego miejsca można zaobserwować zmianę krajobrazu, który staje się bardziej śródziemnomorski, poza winnicami, sadami i polami pełnymi ziół, pojawiają się również kaktusy, miasteczka pełne platanów, a ziemia zmienia swój kolor na jaśniejszy oraz niestety robi się twardsza i bardziej kamienista, co negatywnie wpływa na tempo i komfort rozbijania namiotu. Mniej więcej 20 kilometrów za Saint-Vallier szlak przejeżdża przez miasteczko **Tournon**, w którym można odwiedzić zamek i tamtejsze muzeum, a przy okazji popodziwiać widok na najstarszy nadal używany wiszący most we Francji, całą dolinę rzeki i jej drugi brzeg, gdzie mieści się **Tain-l'Hermitage** pełne piwnic udostępnionych do zwiedzania i degustowania lokalnych win. Tournon to dobre miejsce na krótki postój przed dalszą drogą do oddalonego o około 25 km Valence. Ten odcinek oferuje długie proste poprowadzone po nadrzecznych wałach, idealne do toczenia samotnej walki z wiatrem.

Przedsmak Prowansji

O **Valence** mówi się, że jest to brama na południe Francji. Miasto zachowało typowe cechy charakterystyczne właśnie dla południa – kolorowe przyjemne uliczki, targi, parki i ogrody. Wiele tu miejsc, w których można przyjemnie pospacerować, usiąść w kawiarni, a przy okazji odwiedzić Muzeum Sztuki i Archeologii. Przejazd rowerem przez miasto jest raczej bezproblemowy, lecz kluczem jest dobre zaplanowanie noclegu. Nasz plan ze względu na zamknięte po sezonie kempingi nieco się zmienił i po wyjeździe z miasta opuściliśmy Via Rhôna dojeżdżając do Portes-les-Valence. Nie polecam tego robić ze względu na ruchliwe drogi – krajową N7 i autostradę. Brakuje lokalnych dróg, co generuje problem z dotarciem do najbliższego mostu i powrót do szlaku, który w tym miejscu jest po drugiej stronie rzeki. My wybraliśmy szutrowy wał łamiąc zakaz wjazdu. Zdecydowanie lepiej jest



po wyjeździe z miasta przejechać od razu na zachodnią stronę i uniknąć takich kombinacji. W sezonie otwarty kemping można znaleźć w Charmes-sur-Rhone, a za tą miejscowością sporo się dzieje. Najpierw, w okolicy La Voulte-sur-Rhone cały Rolling Track przekracza granicę trzytysięcznego kilometra. Oczywiście jest to miejsce symboliczne i istnieje tylko na naszej umownej mapie. W samym miasteczku można zatrzymać się na przyjemnym skwerze pod platanami, zobaczyć zamek albo zajrzeć do lokalnych sklepów z pamiątkami i cukierni. 25 kilometrów dalej szlak przejeżdża tuż obok elektrowni atomowej w **Cruas**. O ile wcześniej można było obserwować bloki energetyczne wybijające się gdzieś na horyzoncie, to w tym miejscu są one na wyciągnięcie ręki. Można gołym okiem zobaczyć tryskającą wodę chłodzącą reaktor. A gdy już minimy elektrownię, po 100-200 metrach w krzakach nad rzeką otwiera się piękna malutka polanka. Można się schować, usiąść na plastikowym krześle zapewne należącym do jakiegoś wędkarza, popatrzeć na spokojną rzekę, jeżdżące po drugiej stronie pociągi i niemal zapomnieć, że obok rozszczepia się uran. Osiem kilometrów dalej w **Rochemaure** znajduje się fantastyczny metalowy most wiszący typu himalajskiego, udostępniony w 2013 roku, wyłącznie dla pieszych i rowerzystów. Muszę przyznać, że w pierwszej chwili nie jest wcale tak łatwo po prostu po nim przejechać. Naturalnie chciałoby się zejść i poprowadzić rower, żeby poczuć się trochę bezpieczniej. Mosty w tym miejscu nie miały szczęścia i były często niszczone, najpierw w 1856 roku przez powódź, a później w czasie II Wojny Światowej w 1940 i 1944. Rodan chwilę wcześniej się rozgałęzia, więc tak naprawdę most prowadzi na wyspę. Można tutaj wybrać dwa warianty, albo pojechać wzdłuż niej, albo w pewnym momencie przekroczyć drugą odnogę i zahaczyć o miasto **Montelimar** – znane jako francuska stolica nugatu. Nad miastem góruje średniowieczny Château des Adhémar, w którym znajduje się centrum sztuki współczesnej. W Montelimar z pewnością warto odwiedzić domy nugatowe i sklepy z cukierkami. Natomiast kontynuując jazdę wzdłuż wyspy dotrzemy do **Viviers**, które dla nas okazało się jednym z najbardziej pozytywnych zaskoczeń na francuskim szlaku. Kamienne miasto wznosi się na wzgórzu, na którego szczycie stoi potężna katedra. Pierwsza powstała tutaj już w V wieku, a dzisiejsza pochodzi z

wieku XII, choć od tamtego czasu była wielokrotnie przebudowywana, częściowo niszczona i ponownie odbudowywana. Nawet dziś wejście na wieżę nie jest możliwe ze względu na jej nieciekawą stan. Lokalni księża wynajmują na Bookingu klimatyczne pokoje z widokiem na miasto. Spacerując wieczorem wąskimi przejściami skąpo oświetlonymi miękkim światłem ulicznych latarni czuliśmy się jak na planie filmu. Zupełnie jakby nasza droga w poszukiwaniu kolacji była związana z odkrywaniem zagadek Kodu Leonarda da Vinci, a od znalezienia bezmięsnego i/lub bezpsennego pożywienia zależały losy świata. Viviers – tu naprawdę warto się zatrzymać i poczuć ten niepowtarzalny klimat. Stąd do Awinionu jest już około 85 km.

Awinion – dawna stolica papieży

Patrząc na mapę Via Rhôna już na pierwszy rzut oka widać kluczowe lokalizacje, które powinny stanowić punkty „wow” – są to Genewa, Lyon, Awinion i Arles, a więc duże znane miasta lub miasta, których zabytki znajdują się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO. To sprawia, że takie miejsca jak Awinion są w trudniejszej sytuacji niż Viviers, bo wjeżdżając do Viviers, o którym człowiek nigdy w życiu nie słyszał dużo łatwiej o zaskoczenie i zachwyt. A Awinion? Most Awinioński, Pałac Papieży, katedra Notre Dame des Doms, stare miasto, mury obronne – poprzeczka od razu jest postawiona wysoko, myślimy „Awinionie! – nadjeżdżamy, zachwycić nas!” I wtedy o ten zachwyt jest zdecydowanie trudniej. W Awinionie polecam przenocować, żeby na czas wizyty w mieście pozbyć się roweru, bo na dwóch kółkach niestety trudno zwiedza się wnętrza zabytkowych budowli, łatwo zawadzić o ekspozycję albo wpaść w poślizg na wypucowanych posadzkach. Dodatkowo, wąskie brukowane uliczki i schody sprzyjają bardziej spacerom niż jeździe, a popijanie kawy i kontemplowanie dźwięków saksofonu na głównym placu słabo łączy się z notorycznym zerkaniem na rower i sakwy. Obowiązkowym punktem zwiedzania jest wizyta na

Moście św. Benedykta, nazywanym po prostu Mostem Awiniońskim. Wstęp kosztuje 5 euro, a w cenie otrzymujemy zestaw audio z polską wersją językową. Przeprawę wybudowano w XII wieku, łączyła Awinion z Villeneuve, w którym kardynałowie stawiali swoje wille uciekając z tego „najbardziej cuchnącego miasta świata” – jak o Awinionie pisał Petrarka. Do dzisiaj z tej 900-metrowej konstrukcji zachowały się raptem 4 przęsła, nie zmienia to jednak faktu, że jest to jeden z najbardziej znanych mostów na świecie (choć dziś donikąd nie prowadzi), między innymi ze względu na francuską piosenkę Sur le pont d'Avignon. Wizytę w Awinionie warto zaplanować w trakcie Festiwalu Teatralnego, który odbywa się tutaj latem od 1947 roku.

Ku morzu

Za miastem trasa przez 25 km kluczy po lokalnych drogach, aby za Montfrin wjechać na starą linię kolejową, którą zamieniono w piękną ścieżkę rowerową. Od czasu do czasu pojawiają się opuszczone budynki starych stacji, a kilka kilometrów przed **Beaucaire** czeka przejazd przez tunel oświetlony różnokolorowymi światłami – fajna atrakcja pośrodku niczego. Warto przejechać uliczkami Beaucaire, zobaczyć kościół i mały port, a także wybrać się na drugą stronę Rodanu do **Tarascon**, w którym czeka średniowieczny zamek i klimatyczne uliczki starego miasta. Z Beaucaire jest już tylko 20 km do **Arles**, kolejnej perełki na rodańskim szlaku. Ten „Mały Rzym Prowansji” jest niczym skansen, niczym otwarte muzeum. Zbliżanie się do dowolnego skrzyżowania czy zakrętu powoduje emocje, bo gdy tylko wyrzemy odrobinę dalej, czeka na nas kolejny zabytek, a wiele z nich zostało wpisanych na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Przede wszystkim trzeba zobaczyć: Arenę Arles – niegdyś potrafiącą zmieścić 20 tysięcy widzów, a dziś goszczącą pokazy korridy; antyczny teatr, Termy Konstantyna, cmentarz Alycamps – swego czasu jeden z najbardziej popularnych w Europie, o ile można oceniać popularność takich obiektów; podziemne tunele, czyli tzw. kryptoportyki, służące do przechowywania zboża, a także muzea – archeologiczne i etnograficzne. W Arles w latach 1888-1889



mieszkał i tworzył Vincent Van Gogh. W centrum miasta przy Place du Forum znajduje się kawiarnia (Le Café Van Gogh), którą uwiecznił na obrazie „Taras kawiarni w nocy”. Pomiedzy tymi wszystkimi zabytkami są poutykane kawiarnie, restauracje, cukiernie i sklepy z pamiątkami. Wszystko dzieje się na stosunkowo małej przestrzeni, więc w głowie kręci się od nadmiaru wrażeń. I wieje. Ubierz czapkę.

Główny szlak Via Rhôna prowadzi dalej wzdłuż rzeki aż do morza, my natomiast wybieramy w tym miejscu wariant alternatywny i zmieniamy kierunek na zdecydowanie bardziej zachodni, co ma niebagatelne znaczenie – od tej pory mistral będzie wiał... nadal w twarz, ale częściej pod lekkim kątem i stanie się mniej uciążliwy. Ostatni przystanek przed wjazdem na bagna Camargue to miasteczko **Saint-Gilles**, znane z powiązań z greckim pustelnikiem o imieniu Gilles, który w średniowieczu założył tu klasztor, a ten stał się miejscem pielgrzymek i zrodził wiele legend. Był to ważny przystanek na szlaku do Santiago de Compostela. **Camargue** to rezerwat przyrody położony w rozlewisku Rodanu, teren bagienny, pełen kanałów i dzikich zwierząt – przede wszystkim koni, flamingów i innych ptaków oraz byków. Z perspektywy lecącego flaminga cały obszar na pewno wygląda zjawiskowo, natomiast z wysokości rowerowego siodła... widać głównie wysokie trawy, spomiędzy których od czasu do czasu wyłaniają się kanały i rozlewiska. Trudno docenić piękno Camargue, bo jest to po prostu bardzo trudno dostępny teren. Prowadzenie dróg jest mocno zależne od usytuowania kanałów, więc bardzo często występują skręty o 90 stopni. Raz na zachód, raz na południe, raz wieje w twarz centralnie, a raz pod kątem, raz centralnie, raz pod kątem, raz jedziemy 10 km/h, raz 20 km/h. I tak aż do **Aigues-Mortes** – portu stworzonego w XIII wieku na zlecenie króla Ludwika IX i będącego bazą do wypraw krzyżowych. Nazwa oznacza Martwe Wody i najprawdopodobniej wzięła się od okolicznych słonych jezior i bagien. Miasteczko jest otoczone wysokim kamiennym murem i jest najdziwniejszym miejscem całego tego etapu. Może to wrażenie spotęgowane imprezą w rytmach techno, które wypełniało wszystkie uliczki miasta podczas naszego pobytu, lecz nawet bez tego, miejsce jest nieco dziwne, tajemnicze, a przez to ciekawe. Mury są grube, ol-

brzymie i nie przystające do pustej, bagiennej okolicy. Niegdyś był to ważny port, lecz gdy kanały prowadzące od morza zaczęły nachodzić mułem i stały się nieżeglowne dla większych statków, stracił na znaczeniu.

Aigues-Mortes to ostatni przystanek na trasie do Morza Śródziemnego. Do pokonania pozostaje długa 7-kilometrowa prosta poprowadzona ścieżką wręcz wyrwaną okolicznym bagnom i jesteśmy w Le Grau-du-Roi, gdzie czuć zapach słonej wody rozbijającej się o falochron i niemal widać duchy żon żeglarzy machających mężom, którzy odpływają na statkach w wielomiesięczne wyprawy. Przemierzając Via Rhôna „w stronę morza” możemy odczuć olbrzymią satysfakcję, gdy w końcu po pokonaniu kilkuset kilometrów ujrzymy piaszczyste plaże i niebo płynnie przechodzące w wodę na dalekim horyzoncie. Minusem jest oczywiście podróżowanie pod wiatr, który jest odczuwalny, gdy tylko miniemy Lyon. Nasz sztafetowy etap zakończyliśmy w oddalonym o 5 kilometrów La Grande-Motte. Komunikacyjnie jest to dobre miejsce ze względu na bliskość Montpellier i tamtejszego lotniska.





Wypowiedź/historia uczestnika 1:

"Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur."



Wypowiedź/historia uczestnika 1:

"Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur."





www.raknroll.pl

Roempor asi cum natium ullit aut fugita cullupta vel
mos molest, omnis invello repelenim ati debit quassit
por aut velestibus posandis doluptatatet volor aceatibus,
se dit ipisquatem siti cullescii sin repudipiet eos reped
mos que odis sitatem doluptae dolla vid