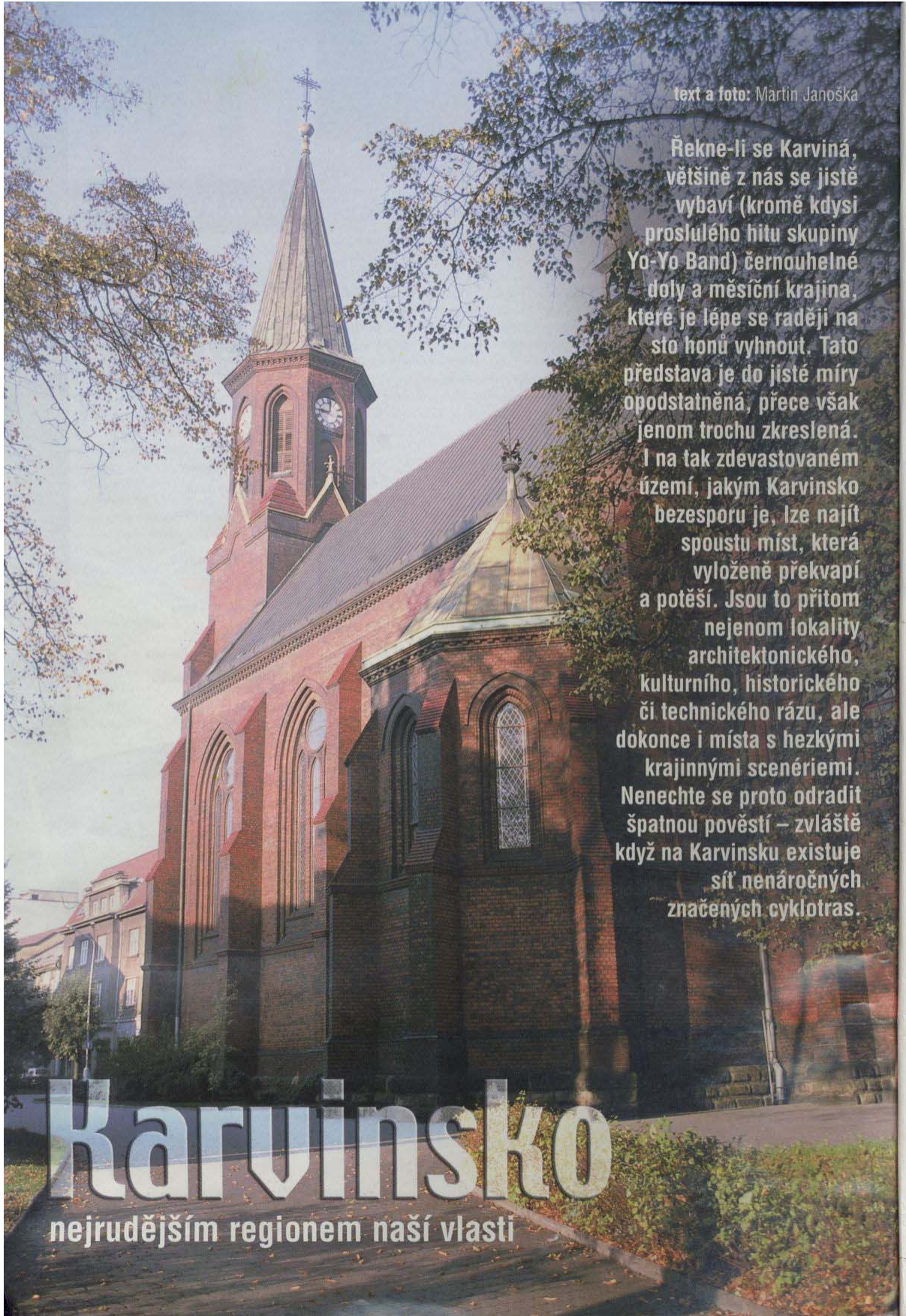




text a foto: Martin Janoška

Řekne-li se Karviná, většině z nás se jistě vybaví (kromě kdysi proslulého hitu skupiny Yo-Yo Band) černouhelné doly a měsíční krajina, které je lépe se raději na sto honů vyhnout. Tato představa je do jisté míry opodstatněná, přece však jenom trochu zkreslená. I na tak zdevastovaném území, jakým Karvinsko bezesporu je, lze najít spoustu míst, která vyloženě překvapí a potěší. Jsou to přitom nejenom lokality architektonického, kulturního, historického či technického rázu, ale dokonce i místa s hezkými krajinnými scenériemi. Nenechte se proto odradit špatnou pověstí – zvláště když na Karvinsku existuje síť nenáročných značených cyklotras.

Karvinsko

nejrudějším regionem naší vlasti

P utování po Karvinsku lze výstižně nazvat jako exkurzi po stopách bývalého komunistického režimu. Ten se tu ve vsi své zřůdnosti podepsal snad nejvíce a po roce 1948 těžkým způsobem poznamenal celý region. Především bezohlednou těžbou uhlí spojenou s vytvářením měsíční krajiny bez známek života, rozbíjením dřívější přirozené identity kraje, masivní migrací obyvatelstva a ničením staletých lidských vazeb. Mnohá města a vesnice zmizela z povrchu země, aby se vzápětí v podobě panelákových sídlišť objevila pod stejným názvem o několik kilometrů dál. Lidé se nikdo na nic neptal. Aby byl klid, obdrželi sociální a materiální výhody, horníci za sebezníčkující práci v dolech dostávali nejvyšší platy v republice. Vykradenou lidskou duši komunisté zaplácali uměle vytvořenou představou vysoké společenské prestiže – „já su horník, kdo je víc?“ Po sametové revoluci však nastaly další zásadní změny. Většinu obyčejných lidí zmizely výhody, platy i prestiž, zbyly jenom pocity zklamání a vzpomínky, že předtím to bylo lepší. Není proto divu, že právě v karvinském regionu získává KSČM celostátně největší sympatie i procenta ve volbách.

Vraťme se však na začátek naší cyklistické výpravy, konkrétně do Bohumína. Dnes pohraniční průmyslové město, kdysi největší železniční uzel rakousko-uherské monarchie s přímým spojením do Vídně, Berlína, Krakova a Košic. Vlaků sem jezdí i v dnešní době dost, je ovšem třeba počítat prakticky s permanentním zpožděním, jelikož trať starého dobrovitěho císaře Ferdinanda (směrem od Přerova) se přeměňuje na vysokorychlostní koridor. V samotném městě toho moc k vidění není, návštěvníky ze vzdálenějších krajů však patrně zaujme cihlová architektura místních staveb, která prozrazuje příslušnost k historickému Slezsku. O něco mladší státní útvar připomínají pro změnu betonové řopíky, roztroušené v polích mezi Bohumínem a sousední Dolní Lutyní – až sem sahala v roce 1938 předválečná Německo.

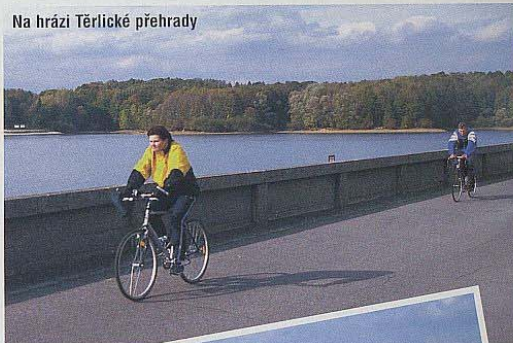
Bludištěm architektonických stylů

Dolní Lutyni sice značená cyklotrasa číslo 56 z Bohumína směrem na Orlovou a Havířov míjí, obec však stojí za návštěvu. Ne kvůli betonovým řopíkům, ale za účelem shlédnutí neobvyklé památky lidové architektury. Na okraji obce nedaleko zatopené pískovny stojí došky krytá Rakusova stodola z roku 1803. Je pozoruhodná především jako svědek, že dnešní průmyslem zničený kraj měl před megalomanskou těžbou uhlí převážně zemědělský charakter. Dolní Lutyně sama o sobě těžbou dotčena nebyla, takže podél cesty je vidět původní rozptýlená zástavba. Také je patrné, že mnohé domy, postavené bez ohledu na cenu energií ve velkorysém duchu

socialistického realismu sedmdesátých a osmdesátých let, jsou dnes omšelé a jejich obyvatelé zestárlí a méně při penězích.

Naopak svěžestí a mladost působí Orlová – tedy lépe řečeno nová Orlová, protože z té původní zbylo uprostřed zničené krajiny jenom lidmi opuštěné malé náměstí a kostel. Nová Orlová vyrostla v katastru bývalé obce Horní Lutyně. Jde v podstatě o jedno velké panelákové sídliště, jehož jednotlivé šedé bloky jsou postupně odivány do pestrých barevných fasád. Nevypadá to špatně, dokonce se snad hodí říct, že optimisticky. Naprosto odvážné pak působí moderní architektura nového gymnázia, která získala od Obce architektů cenu Grand Prix 1996 a ocenění nejlepší stavba roku v České republice. V Orlově je vůbec spousta pozoruhodných staveb, dokumentujících překotný stavební vývoj v posledních desetiletích. Paneláky

Na hrázi Těrlické přehrady



se svými obyvateli a nenávratně beze stopy zmizí jako mnoho jiných v okolí. Paradoxní je, že jen přamlo humánní padesátá léta produkovala sídliště mnohem lidštější, než byly pozdější bloky betonových paneláků. Před každým domkem z padesátých let najdeme vždy zahrádky, stromy, travnaté prostranství, dětské koutek... Zajímavé je taky sledovat, jak se mění sociální postavení obyvatel Orlové v závislosti na stáří budov. Čím dále od nejnovějších paneláků, tím více přibývá lidí starých a sociálně slabších. Vrcholem je pak polorozpadlá dělnická kolonie „Zimný důl“ poblíž historického centra, kterou obývá a devastuje ta nejtěžší spodina, kterou si lze u nás představit. Protiklady pomalu jako v Brazílii...!

přecházejí směrem na periferii v zástavby typických cihlových bytovek z padesátých let, mezi nimiž jako unikát vyniká soubor dřevěných tzv. „finských domků“. Bohužel asi dožijí spolu





Náměstí v Karviné-Fryštátu překvapí svou velkorysou obnovou

Z výše popsaných řádků se asi zdá, že cyklista projíždějící přes Orlovou po značené cyklotrase 56 jede souvislou zástavbou kolem paneláků a bytovek. Tak tomu ale není! Trasa se naopak zastavěným plochám vyhýbá, vede mimo hlavní komunikace a pokud možno přírodou. Prakticky celá Orlová se objíždí lesoparkem kolem sportovního areálu se zimním stadionem a koupalištěm, v úseku mezi Orlovou a Havířovem se v délce asi tří kilometrů jede dokonce lesem. Pro oblast Karvinska je ovšem potřeba uvést na pravou míru pojem příroda. V mnoha případech se totiž jedná o husté porosty náletových dřevin na jedovatých, poklesy znehodnocených půdách, kde potůčky tečou po betonových skružích...

Nejmladší město republiky

A je tu Havířov – nejmladší město České republiky čítající zhruba 80 tisíc obyvatel. Prozrazuje to charakteristický kruhový objezd neboli rondel, na kterém se musí zatočit všichni účastníci silničního provozu přijíždějící od západu nebo jihu. Havířov vznikl v období budování socialismu roku 1955 z rozhodnutí stranických a státních orgánů a za vydatné pomoci spřátelených sovětských odborníků. Hlavním důvodem byla potřeba zajistit byty pro pracovníky dolů a hutí v období poválečného rozvoje těžkého průmyslu v ostravsko-karvinské aglomeraci. Havířov se stavěl jako nové město „na zelené louce“ a logicky tak nese výraznou pečť doby vzniku. Pozoruhodné byly diskuse kolem samotného názvu města. Do veřejné soutěže se dostaly například tato kuriózní pojmenování: Lidobudovatelov, Budovatelnice, Budosociokolektivov, Rudohvězdov, Stalin, Gottwaldův Horníkov, Zápotockýgrad, Všemírov, Štátnov, Bezručovy Novoměstské Baně...

Průjezd Havířovem je neobvyklý zážitek. Nejstarší část města směrem k rondelu je postavena v jednotném duchu socialistického realismu a dnes představuje unikátní urbanistický komplex, jehož obdobu najdeme pouze v Ostravě-Porubě. Úkolem architektů bylo nestavět domy v „buržoazním“ předválečném stylu, takže zvolili svérázný sloh kombinující sovětský socrealismus s antikou a renesancí. Na domech proto najdeme četné římsy, štíty, čučky a sgrafita, vedle nich pochopitelně také plejádu budovatelských motivů naznačujících šťastné, bezstarostné zítřky. Nejcenějším objektem je budova kina Radost vykazující prvky jihočeské renesance... Díky nadčasovému a velmi svéráznému architektonickému řešení byla nejstarší část Havířova v roce 1992 vyhlášena za městskou

památkovou zónu Sorela. I v Havířově, podobně jako v Orlově, je patrné, že pozdější panelová výstavba nebyla již zdaleka tak nápaditá a lidsky hřejivá. I tak si však Havířov udržuje v rámci ostravské sídelní aglomerace pověst města s nejkvalitnějším bydlením, čistým prostředím a velmi dobrým rekreačním zázemím. Pro ty nejmenší je tu například dětský park postavený podle švédských vzorů, patřící k největším v republice.

Beskydy jsou za humny

Vyhledávanou rekreační oblastí Havířova je Těrlická přehrada, kam směřuje stále tatáž cyklotrasa 56, určující směr našeho dosavadního putování. Byla postavena na říčce Štonávce kvůli zásobování průmyslových podniků užitkovou vodou. Zároveň se také hojně využívá k vodním aktivitám a sportům. Konají se tu například mezinárodní akce ve vodním lyžování a sportovním potápění, v červnu zde tradičně probíhá lidová slavnost Těrlické slunko jako symbolické zahájení letní sezony u přehrady.



Staré dělnické kolonie v Orlově obývají sociálně nejslabší vrstvy obyvatel

Muzea na Karvinsku:

Havířov

Kotulova dřevěnka

Tradiční roubená chalupa z roku 1781 uprostřed panelákové zástavby Havířova typická pro oblast Těšínska se stodolou a větrným mlýnkem. Stálá expozice Lidové bydlení a tradiční zemědělství. Otevřeno od května do října mimo pondělí, základní vstupné 10 Kč. Telefon: 596 813 456.

Památník Životické tragédie

Muzeum v Havířově-Životicích se stálou expozicí Okupace a odboj Těšínského Slezska 1938 až 1945 připomíná životickou tragédii ze 6. srpna 1944, kdy zde bylo gestapem zastřeleno 36 mužů jako odvěta za akci partyzánů. Otevřeno denně kromě pondělí, základní vstupné 10 Kč. Telefon: 596 434 138.

Orlová

Výstavní síň

Ve výstavní síni v Orlově, která byla zřízena v roce 1998 na Starém náměstí čp. 74, jsou pořádány 3 – 4 proměnné výstavy ročně. Předem ohlášeným návštěvám pracovníci muzea zajistí prohlídku farního kostela Nanebevzetí P. Marie s gotickým kněžištěm a deskovým oltářním obrazem z konce 15. století. Telefon: 596 531 205.

Karviná

Zámek Fryštát

Zámek přestavěný do dnešní empírové podoby roku 1792 prošel koncem 20. století rozsáhlou obnovou. Interiéry dnes nabízejí překrásnou expozici šlechtického nábytku a uměleckých sbírek od renesance do 20. století, které z větší části tvořily původní interiér někdejších karvinských zámků Fryštát, Ráj a Solca. Otevřeno duben až říjen denně kromě pondělí a s výjimkou každé první soboty v měsíci. Poslední prohlídka začíná v 16 hodin, základní vstupné činí 40 Kč.



Most přes řeku Olši v Karviné-Darkově je chráněn jako technická památka

Za hrází Těrlické přehrady začíná cyklotrasa 56 ostře stoupat do kopců a krajina se výrazně mění. Končí tu průmyslový uhelný region, začíná malebně zvlněná a venkovsky milá Podbeskydská pahorkatina. Kolem roztroušených domů se na loukách pasou krávy nebo ovce, lidé pracují na záhumenkách nebo v zahradách kolem domů. V okolí vesnice Koňákov ležící na svazích Babí hory (426 m) – nejvyššího bodu bývalého karvinského okresu – se otevírá úžasná panorama. Na jihu se jako na dlani rozprostírají celé Beskydy od Velké Čantoryje na polských hranicích až po Radhošť, na severu snad všechny komíny a šachty ostravsko-karvinského revíru. Člověk by ani netušil, že v těsné blízkosti velkých průmyslových měst a hlavních dopravních tahů může existovat jako ostrý protikонтast tato překrásná podhorská oblast. Protíná ji hustá síť značených cyklotras a rozhodně by vydala na celodenní cyklistický výlet.

Kraj zkázy i naděje

My se však vrátíme zpět a od hráze Těrlické přehrady zamíříme po cyklotrase 6097 do bývalého okresního města Karviná poněkud méně idylickým, o to však bizarnějším prostředím. Poslední hezké krajinné scénérie skýtá okolí Albrechtic s roubeným kostelem sv. Petra a Pavla, pak už začíná opět neutěšená uhelná oblast. U obce Stonava, která mimochodem dnes patří v přepočtu na obyvatele k nejbohatším u nás, dosahují uhelné sloje moci až 10 m, takže se tady stále intenzivně těží. Původně měla být celá Sto-

nava vymazána z mapy, sametová revoluce tomu však zabránila. Vyhráno ovšem zdaleka není, protože bohatí „uhlobaroni“ (a zároveň sponzoři obce) již nemají pod zemí kam jít a čas od času je zapotřebí jim nějaký z okrajových, byť třeba i zastavěných pozemků, obětovat – to aby penězovod nevyschl! Dokonce se vede šeptanda o tajném plánu na likvidaci části Lázní Darkov, které leží na předměstí blízké Karviné (léčí se tady nemoci pohybového ústrojí). Bohužel, taková je realita dnešní „penízové“ doby. Jak potom takové obětované území dopadne, je nejlépe patrné ze silnice spojující Stonavu a Karvinou. Nedá se to ani popsat, je třeba tu hrůzu vidět.

Po překonání šokující měsíční krajiny, která Karvinou obklopuje, by člověk od tohoto bývalého okresního města vůbec nic příjemného nečekal. O to větší překvapení pak nabízí nádherně zrekonstruované náměstí s kašnou, radnicí a nablýskaným empírovým zámekem. Nedaleký panelák síce celou scénérii poněkud kazí, příznivé pocity však nikterak nesnižuje. Tohle je pro změnu hmatatelný příklad, že v po-

slední době se v Karviné, stejně tak jako v jejím okolí, mnohé změnilo k lepšímu, byť si to mnozí zdejší obyvatelé nechtějí za žádnou cenu připustit.

V Karviné, resp. ve Fryštátu, jak se její historické centrum nazývá, protentokrát končíme. Den je zatím ještě krátký a více jsme toho nestihli. Snad i tato malá exkurze naznačila, že vyložené negativní obraz karvinskému regionu nepřísluší. Vzduch zde síce stoprocentně čistý není a je tu i mnoho ošklivých míst. Na kole se tady však rozhodně jezdit dá a dokonce je při tom i co vidět a obdivovat!

Cyklozájezdy pohodově s ubytováním a polopenzí

**Katalog 2004
Vám rádi zašleme.**

ČESKO: Jizerské hory, Jižní Čechy, Máchovo jezero, Šumava, Vysočina,
EVROPA: Francie: Alsasko, Atlantik, Burgundsko, Bretaň a Normandie, Provence, Korsika, Chorvatsko, Itálie, Sardynie, Litva, Maďarsko: Balaton a termály, Polsko, Rakousko: Solná komora, Inn, Enns, Lungau, Neziiderské jezero, Řecko, Skandinávie, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švýcarsko, **SVĚT:** Kanada, USA, Nový Zéland

Eurocykl[®]
HERDEGEN
cestovní kancelář

CK EUROCYKL Herdegen
Nepomucká 3, 326 00 Plzeň
e-mail: info@eurocycl.cz
tel.: 377 455 987



www.eurocycl.cz