

Velika avantura kroz Skandinaviju

Nakon nekoliko mjeseci istraživanja po Google Earth-u, raznim kartama, internetu itd. krenusmo 03.08.2007. u 16:15h na put koji je obuhvatio točno 10.464 km i 6 zemalja: Sloveniju, Austriju, Njemačku, Švedsku, Finsku, Norvešku i Dansku.

Put je započeo obilnom kišom već po izlasku iz Zagreba koja nas je pratila sve do autoputa za Graz. Na samom ulasku u Sloveniju izgubili smo 1,5 sat prije naplatnih kućica na novoizgrađenoj dionici autoputa Zagreb-Macelj i na samoj granici. Gužvu su stvarali naši carinici, a koliko smo mogli primijetiti naš auto je u nepreglednoj koloni vozila jedini imao domaće registracijske oznake.

Kroz Sloveniju se do Maribora vozilo cca 60 km/h po mokrom kolniku no bez nekih neočekivanih zastoja, osim standardnog puzanja po cesti prije samog ulaska u Maribor. Dokopavši se autoputa koji vodi prema Šentilju ritam se ubrzao pa smo u Austriju ušli oko 20:15h bez pretjeranog gubljenja vremena.

Austriju smo prošli brzo preko tunela ispod Graza i dalje autoputom koji vodi južno od Linza na Passau gdje smo ušli u Njemačku u 22:55h. Na ulasku u Njemačku prvo iznenađenje je bilo kad je naš Garmin nuvi 660 počeo davati obavijesti o stanju na cestama u smislu radova, zastoja i prometnih nesreća. Također, dočekalo nas je i ograničenje brzine na većini autocesta u Njemačkoj od 130 km/h čega donedavno nije bilo. U trajektu luku Rostock stigli smo uz 2 spavanja na parkinzima od cca 30-40 minuta oko 10:30 ujutro i tamo smo se dosađivali čekajući ukrcaj na trajekt za Trelleborg u Švedskoj koji je trebao početi oko 14:30h. Koliko smo uspjeli vidjeti Rostock i nije neki grad u kojem bi poželjeli živjeti jer se na njegovoj periferiji nalazi nuklearna centrala.

Plovidba trajektom od Rostocka do Trelleborga sa ukrcajem i iskrcajem je potrajala 6 sati. Trajekt "Huckleberry Finn" sa svojih 10 paluba je poprilično velik i na njemu smo iskoristili priliku naspavati se jer nas je ponovno čekala noćna vožnja za Stockholm.

Od Trelleborga, preko Malmöa za Stockholm smo se vozili autoputem i nismo baš pretjerano vidjeli obzirom da smo vozili noću, ali na nekoliko mjesta Šveđani su postavili rasvjetu uz šume i jezera što je izgledalo vrlo efektno te i noću ukazivalo putnicima i turistima na prirodne i kulturne atrakcije. Usput, u Linköpingu u kojem se nalazi Saab-ova tvornica borbenih aviona uz autocestu su na velikim stalcima postavljeni njihovi borbeni avioni što je također zgodan turistički detalj. U Stockholm smo stigli oko 5:00h, uz jedan spavanac na parking u trajanju od 45 minuta. Koliko smo uspjeli vidjeti u vožnji, grad djeluje dosta komplicirano i bez Garmina bilo bi puno teže snaći se i doći brzo do luke. Iz same luke pucao je prekrasan pogled na Gamla Stan, četvrt u centru Stockholma u kojoj se nalaze stare zgrade i koja je jedna od glavnih turističkih atrakcija grada. Sam Stockholm leži na 14 otoka i na obali jezera Mälaren koje se ovdje otvara prema Baltičkom moru.

Na trajekt "Isabella" koji nas je trebao prevesti u Turku u Finskoj smo se ukrcali u 6:45h. Trajekt ima čak 11 paluba i hrpu sadržaja za sve ukuse i ubijanje vremena tokom 12-satne plovidbe (wellness, kafići, restorani, butici, free shop, sauna, disco, kockarnice itd.) Imali smo prekrasnu kabinu na frontalnom dijelu broda tik ispod komandnog mosta sa odličnim pogledom. Nekoliko sati smo iskoristili da se konačno naspavamo, a onda smo krenuli u pohod na suvenirnicu i hranu. Naime, za €24 po osobi u restoranu se moglo jesti i piti koliko se hoće pa nam je bilo žao što nemamo barem nekoliko želudaca da možemo isprobati sve delicije koje su bile u ponudi (hrane je bilo azijske, mediteranske, skandinavske, ruske, meksičke itd.).

U Turku u Finskoj, grad koji ima oko 180.000 stanovnika te je po veličini 5. grad u Finskoj, stigli smo oko 21:00h sa suncem poprilično visoko na nebu za naše pojmove, prethodno prošavši kroz najveći arhipelag u Europi koji se nalazi uz jugozapadnu obalu Finske i u Baltičkom moru. Samo Baltičko more uopće ne djeluje privlačno za kupanje jer je maslinastozelene neprozirne boje. Turku smo samo prošli jer smo htjeli što prije stići u Helsinki, no Turku je ostao u sjećanju po brodovima-kafićima u morskome kanalu u samom gradu te kao prvo mjesto u kojem apsolutno niti jedan natpis ne možete shvatiti jer su, naravno, svi na finskom.

Inače, u Finskoj su 2 jezika službena: finski i švedski zbog švedske manjine koja broji oko 300.000 ljudi i većinom živi u jugozapadnom dijelu Finske te na Åland otocima (dio najvećeg europskog arhipelaga, polu-autonomno područje). Turku se na švedskom zove Åbo.

U Helsinki smo stigli oko 22:30, u sumrak, i odmah se zabili u sam centar grada te parkirali pored fincima najjačeg Stockmann shopping centra. Prvi dojmovi koje smo stekli a da još nismo ni izašli iz auta bila je činjenica da se finci slijepo drže prometnih ograničenja, što znači 50 km/h po gradu, te da je pijanih muškaraca i žena koji teturaju pločnicima nebrojeno.

Helsinki (na švedskom Helsingfors) je prekrasan grad kojeg smo razgledavali do negdje 01:00h. Primijetismo da se grad potpuno ispraznio i od automobila i od pješaka već oko 23h što nam je dalo priliku da se krećemo i parkiramo gdje nam se sviđjelo. Prenočivši 15 km od samog centra u hotelu uz more, vratili smo se pogledati kako izgleda centar grada danju. Uz prekrasne zgrade parlamenta, najveću pravoslavnu crkvu

izvan Rusije i hrpu drugih zgrada poput stare ribarnice (sada je u njoj pregršt simpatičnih štandova i dućančića koji prodaju svašta – od hrane do suvenira) i tržnice ispred zgrade parlamenta, posjetili smo zabavni park Linnanmäki i Sea World akvarij koji je u sklopu istog. Rado bi potrošili dio vremena na svim mogućim zabavnim stvarima u samom parku no za nas ne baš jeftine dnevne ulaznice od € 30 po osobi su bile faktor koji nas je odbio jer smo praktički bili tek na početku velikog puta na kojem nas je čekalo još jako puno nepoznanica oko cijena, a i znali smo da je Norveška jako skupa. Helsinki je, inače, poznat po alkoholnom turizmu jer Finci iz njega idu brodovima za Tallin u Estoniji gdje je alkohol bitno jeftiniji ili autobusima/vlakovima do Vyborga u Rusiji koji je udaljen samo 240 km. Da Finci vole piti vidjeli smo na trajektu kad su u par minuta opustošili alkoholni dio duty free shopa nakon isplavlivanja iz Stockholma.

Iz Helsinkija smo krenuli na sjever cestom E75 prema Ouluu. Autoputa je bilo samo par kilometara od Helsinkija i to su zadnji kilometri autocesta koje smo vidjeli sve do Osla. No, mora se priznati da su ceste u Finskoj fantastične. Na cijelom putu do sjevera nismo vidjeli niti jednu jedinu zakrpu ili oštećenje na cesti što još više čudi kad se zna kakvi su zimski uvjeti (temperature i do -40 °C) u toj zemlji i da se ljudi zimi voze s tzv. čavlericama (gume s metalnim šiljcima za snijeg i led).

Put nas je vodio kroz gradove Lahti i Jyväskylä iza koje smo naletjeli na fenomenalan muzej aviona kod mjesta Tikkakoski. Naime, u drugom svjetskom ratu najviše obaranja aviona i zračnih bitaka se upravo oko tog mjesta zbilo što je kasnije doprinjelo da muzej obiluje zaista interesantnim eksponatima. Usput, još uvijek nas muči kako je fincima uopće pošlo za rukom nagurati i izložiti toliko aviona u jedan hangar. Muzej bismo vjerojatno propustili pošto finci svoje znamenitosti označavaju plavim tablama s natpisima isključivo na finskom pa zapravo nemate pojma pored čega ste prošli, da nije bio jedan od rijetkih izuzetaka koji je na putokazu uz cestu imao i natpis na engleskom.

Taj središnji dio Finske je ujedno i područje s najviše jezera u zemlji, a vjerojatno i na svijetu jer Finska ima oko 188.000 jezera. Sama jezera su takva da ne znate koje je ljepše od kojeg i čovjek bi najradije stao kod svakog da uživa u ljepoti prirode i tišini: naime, zvuk ptica je izuzetno rijedak, a žaba uopće nema. Mi smo u 2 navrata razvukli kamperske stolice i stolić te popili pravu domaću tursku kavu uz samo jezero. Inače, kava (kahvi na finskom) koju oni kuhaju je očaj živi i to "zadovoljstvo" košta od € 1,30 – 2,00.

Put nas je dalje vodio kroz mjesta Viitasari, Pihajarvi gdje i završava jezersko područje (ne doslovno jer jezera ima i dalje ali ne u tolikoj količini i učestalosti), Oulu do grada Kemi koji je na vrhu Botničkog zaljeva blizu švedske granice gdje smo i prespavali u hotelu u centru grada. Prije samog Oulua, na jednom mjestu gdje smo zastali fotografirati zanimljivu scenu, upoznali smo se po prvi put sa 2 stvari: arktičkim komarcima koji su nevjerojatno agresivni pa ako nemate sa sobom kakav repelent protiv istih u velikom ste problemu jer ovi komarci ne bježe kolikogod lamatali rukama. Drugo, tu smo prvi puta vidjeli što znači polarni dan kad smo shvatili da zalazak sunca i boje koje ostaju na nebu traje neuobičajeno dugo. Naime, nije prestajao trajati i u ponoć je vidljivost bila kao kod nas oko 20:30h u isto doba godine.

Nakon jutarnje vožnje i kratke šetnje po malom primorskom gradu Kemiju krenuli smo prema Rovaniemiju blizu kojeg se nalazi granica arktičkog kruga (na finskom Napapiiri) te istoimeno selo Djeda Mraza kojeg oni zovu Joulupuki. Putem prema Rovaniemiju u selu Muurola naišli smo na skijašku skakaonicu koja ljeti lokalnoj djeci očigledno služi da s nje skaču na biciklima što smo zaključili ugledavši 2 uništena bicikla na doskočištu. U Napapiiriju su nas dočekali borbeni avioni F-18 Hornet finskog ratnog zrakoplovstva, vjerojatno na kakvoj vježbi ili rutinskoj patroli, a Djed Mraz je taman otišao na svoj poslijepodnevni odmor pa ga nismo vidjeli. I tako smo sve suvenire koje smo od tamo donijeli (a ima ih da vam pamet stane i čovjek bi najradije kupio sve, što nije nimalo jeftin sport) morali platiti – dakle Djed Mraz i nije baš darežljiv kako se misli. Već smo bili i poprilično nestpljivi jer do sada nismo vidjeli niti jednog jelena na cesti iako cijelo vrijeme uz cestu stoje znakovi upozorenja za mogućost jelena na cesti, no prodavačica u Napapiiriju nas je uvjerila da bi trebali biti vrlo loše sreće da ih ne vidimo na našem putu dalje prema Nordkappu. Ista nas je prodavačica, kad je čula da smo iz Hrvatske, obavijestila da je kod Dubrovnika bio veliki požar. Usput, kad nekom Fincu kažete da ste iz Hrvatske obično čujete "aha Dubrovnik", a bilo je i slučajeva da uopće nisu imali pojma gdje je Hrvatska.

Niti pola sata nakon odlaska iz Napapiirija naletjeli smo na prvo krdo jelena na cesti i odmah shvatili da su oni tu gazde te da nema koristi trubiti ili blendati jer će se oni maknuti s ceste kad se to njima bude svidjelo. Jedino što možete jest probati zaobići ih, ako za to ima prostora.

Na jednom parkiralištu na kojem smo stali slučajno uočili smo prekrasni pješački viseći most kod mjesta Vikajarvi. Prešavši most naišli smo na drvene table s natpisima, dakako nama nerazumljivim jer su na finskom, no odlučismo na sreću otići do točke na natpisu udaljene 1 km vidjeti o čemu se radi. Puteljak kroz šumu je pokazao da je Finska, osim što je zemlja jezera i šuma, ujedno i zemlja gljiva jer ih je bilo nebrojeno vrsta i u ogromnim količinama. Nakon 1 km ugodne šetnje po šumi naišli smo na 3 kolibe uz rijeku: u jednoj vas čekaju narezana drva sa panjem i sjekirom za cijepanje istih. U drugoj je muški i ženski sanitarni čvor s kantama za smeće (naravno, 3 kante za 3 vrste otpada), a treća je poluotvorena sa ložištem za roštilj i kuhanje, te klupama za sjedenje i krovom za sakriti se od kiše ili snijega. Sve u svemu to izgleda

fenomenalno, potpuno je besplatno na korištenje svim šetačima i izletnicima (naravno, nikome ne pada na pamet ukrasti sjekiru) i sudeći po natpisima na spomenutoj tabli takvih mjesta u šumi ima pregršt. Sve je sagrađeno od drvenih balvana pa apsolutno ničime ne narušava izgled ionako prekrasne prirode. Vrativši se preko mosta natrag krenusmo drugom stazom gdje smo ponovno naišli na malo veće drvene kolibe sličnog tipa i namjene. Tu smo shvatili koliko zapravo Finci vole prirodu i žive u skladu s njom. Sve prilazne staze su napravljene od drvenih trupaca i nigdje nema niti centimetra betona. To je toliko lijepo da nam je bilo naprosto žao što tako nešto u Hrvatskoj ne postoji (bar mi do sada ništa slično nismo vidjeli a prošli smo Hrvatske poprilično).

Nedaleko od visećeg mosta kod Vikarjarija naletismo na natpis Lintuluontopolku uz pleterić za kojeg smo shvatili da označava nekakvu znamenitost. Stali smo pogledati i ustanovili da je riječ o ornitološkom rezervatu koji se nalazi u močvarama tundre koja je uz cestu. No, da ne bi samo tužno s ceste gledali tu močvaru finci su se potrudili pa su od drvenih dasaka složili uski puteljak kroz samu močvaru sve do drvene osmatračnice na koju ste se mogli popeti i uživati u pogledu na tundru i obližnje jezero. Dakako, i u samoj malenoj osmatračnici je bio koš za smeće.

Put nas je dalje doveo, ponovno zahvaljujući slučajnosti što je na putokazu natpis bio i na engleskom, do Tankavaare gdje je muzej zlata (Kultamuseo na finskom) i zlatni grad. Tankavaara se nalazi pokraj nacionalnog parka Sompion Luonnonpuisto (pokušajte ovo počitati) i kroz mjesto teče potok u kojem se nekad u većim količinama vadilo zlato a i danas ga ima u tragovima od čega su pametni finci napravili turističku atrakciju tako da za svega € 10 po osobi imate ulaznicu za muzej i za kopalište zlata gdje dobijete svoj metalni tanjur i gumene čizme te probavate sreću u vađenju zlata. Tu je uvijek i ljubazni zaposlenik muzeja koji je obučen, kao i svo ostalo osoblje, u odjeću iz doba zlatnih groznica i koji će vam pojasniti kako prebirati pijesak po tanjuru ne bi li našli zlato što nam je i uspjelo pa imamo 3 malena zrnca čistog zlata za uspomenu što vam pak zalijepe na prigodan kartončić-potvrdu da je zlato 24-karatno iskopano u Tankavaari. Smještaj u samom kampu je bio fenomenalan jer se spavalo u starim rudarskim drvenim kolibama, na drvenim krevetima od balvana. Svaka koliba je imala i mini kuhinju i kamin kojeg smo ugođaja radi naložili iako je svo vrijeme u Finskoj bilo vedro sa temperaturama između +27 do +29 °C što nam je djelovalo neuobičajeno s obzirom da smo se nalazili u arktičkom krugu. Dodatak na ugođaj bio je i dolazak prekrasnog jelena na samo 2m od nas dok smo uživali na ljuljači uz laponsko pivo Lapin Kulta (Laponsko Zlato) koje je sasvim dobro. Tad smo i shvatili da se ti njihovi jeleni uopće ne boje ljudi jer se ovaj mirno šetkao među kolibama i brstio lišće s drveća. Tijekom boravka u Tankavaari smo saznali da smo cca 150 km prije propustili sličnu atrakciju u obliku rudnika ametista. To ćemo ispraviti slijedeći put.

Kako smo sve više išli na sjever po Laponiji (pokrajina koja počinje otprilike s Rovaniemijem) tako su jeleni na cesti postali sve učestalija pojava pa je dodatan oprez u vožnji bio neophodan. Došavši u mjesto Ivalo odlučili smo skrenuti desno cestom prema finsko-ruskoj granici iako nismo imali vize za Rusiju ali da barem vidimo granicu. Ta cesta vodi za Murmansk i završava sa jednim od samo 5 graničnih prijelaza prema Rusiji (granica s Rusijom je dugačka 1345 km) koji su jako čuvani i teritorij uz granicu miniran zbog povijesti finsko-ruskih sukoba. Od zanimljivih stvari (jezera smo već prestali brojati pod zanimljivo kao i jelene jer ih je nebrojeno) naletili smo na 2 pješčane dine koje su izgledale kao da ne pripadaju u ovaj dio svijeta.

Vrativši se s finsko-ruske granice u Ivalo nastavili smo na sjever prema Inariju koji je smješten na istoimenom jezeru a koje je pak najveće u Finskoj. Tamo smo odlučili, pošto smo se već "opasno" približili Norveškoj probati nešto od laponskih kulinarskih specijaliteta i možemo vam reći da je laponska juha od sira i dimljenog jelena nešto spektakularno ukusno. Također i desert od istog sira, cimeta, šlaga i žutim bobicama koje se na engleskom zovu cloudberries (kod nas nismo vidjeli takve). Cesta od Inarija do Karigasniemija koji je zadnje selo u Finskoj prije Norveške je bila spektakularna jer je sva u velikim valovima tj. imate osjećaj kako se vozite po velikom roller coasteru. Sam Karigasniemi nije po ničemu značajan osim što je to zadnje mjesto gdje možete natočiti jeftino gorivo. Naime, cijena diesela u Finskoj je od 0,99 do 1,10 € što je jeftinije nego u Hrvatskoj, dok je u Norveškoj prosječna cijena na pumpama oko 10,70 NOK (1 NOK je cca 0,92 kn) što je pak bitno skuplje nego kod nas. Natočivši gorivo doslovce do čepa rezervoara prešavši mali most preko rijeke Inarijoki ušli smo u Norvešku na čijem vas ulazu dočeka mala tabla veličine kao da se radi o natpisu sela s tekstom NORGE. I to je sve od granične pompe. Iako Norveška nije član EU za nju vrijedi Schengenski granični režim. Prvo mjesto na koje smo naišli je bio Karašjohka (da, točno tako se to piše na Sami jeziku; Sami je narod koji nastanjuje sjevernu pokrajinu Finnmark u Norveškoj i Lapland u Finskoj a nama su poznatiji pod nazivom Laponci). Sam grad je centar Samija i u njemu se nalazi njihov muzej i parlament. Ne našavši mjesta za prenočiti u Karašjohki nastavili smo dalje i u malom selu Skoganvarre našli smještaj u drvenim kućicama u kampu uz jezero (a uz što drugo ako ne uz jezero, rijeku ili kasnije fjord). Inače, u Norveškoj, skoro svi kampovi imaju prostor za šatore, kamp kućice i vlastite drvene kućice (Hytter), drvene kućice na drvenim stupovima nad vodom (Rorbua) ili veće kuće sa više soba pored vode (Sjohus). Cijene su šarolike (350-900 NOK) i ovise o veličini objekta, vrsti, da li ima sanitarni čvor i tuš u kući ili ne. Usput, posteljina i jastuci u najjeftinijim smještajima se plaćaju ekstra (60 NOK po osobi), kao i tuširanje toplom vodom ako nemate tuš u vlastitoj kućici (10 NOK za 3-10 minuta). Srećom, imali smo vreće za spavanje a i šator za zlu ne trebalo. Međutim, kasnije smo putem shvatili da kampova u Norveškoj ima zaista

na svakom koraku i da je malena šansa da ne nađete za vas prihvatljiv smještaj, tako da šator nismo niti jednom upotrijebili (ne toliko jer bi nam falio krevet, već skoro da nije bilo dana da nije bilo kiše).

Iz kampa u Skoganvarreu smo nastavili cestom za Lakselv koji ježi na dnu Porsangerfjorda kojeg oplakuje Barentsovo more. Ujutro je bila oseka i ogroman dio zaljeva bio suh pa smo iskoristili prošetati se po pješčanom dnu zaljeva (fjorda) preko kojeg su, naravno, trčala krda jelena. Već ti sami prvi kilometri Norveške pokazali su nešto što će se kasnije pokazati kao pravilo da to je da sa svake planine koja vas okružuje teče po nekoliko slapova, potoka kao i da se cijedi voda niz stijene. Dakle, vode na sve strane.

Put dalje vodi uz lijevu obalu Porsanger fjorda gdje primjećujemo stijene kakvoga kod nas nema. Stijene su građene vrlo slojevito, kao da je netko naslagao tanke listove kamenja, koje ima nevjerojatan metalni sjaj i formiraju se u raznim čudesnim oblicima. Norveške ceste (to se pokazalo tako cijelim putem do Osla) nisu široke kao Finske, isto su većinom kvalitetne i bez rupa, ali su dobrim dijelom puta uže od uobičajenog, te bez središnje crte koja dijeli trake što čini veselim susrete s kamionima na zavojima koji ih vole sjeći.

Da bi došli na Nordkapp morate proći jedinim putem koji vodi na otok Mageroya na kojem se Nordkapp nalazi a do tog otoka vodi preko 6800m dugačak tunel koji se spušta na 212m ISPOD morske površine! Naravno, kako se u Norveškoj svako zadovoljstvo plaća i ovaj gušt košta za auto i 2 osobe 192 NOK. Naravno, u jednom smjeru a istim se putem morate i vratiti. Prije Mageroye smo primijetili s obale da je otok obavijen oblacima i zle slutnje su se uskoro obistinile. Naime, što smo se više bližili Nordkappu to je magla od oblaka bila sve gušća tako da ni na 10m niste vidjeli auto ispred sebe. Dolazak na sam Nordkapp, naravno, nije besplatan i upad za auto s 2 osobe na plato gdje je izgrađen veliki turistički centar košta "sitnicu" od 390 NOK. Dakle, bez da popijete kavu koja košta tamo 30 NOK i ništa ne valja ili da kupite kakav suvenir, dolazak na Nordkapp će vas olakšati 774 NOK. I još ako imate smolu da je sve u oblaku kao što je bilo nama pa da ništa ne vidite vašoj sreći nema kraja. Na samom platou 300m visoke stijene koja čini Nordkapp izgrađen je impresivan turistički centar sa suvenirnicama, poštom, kinom, kapelicama i raznim drugim sadržajima. Cijene bole. Što je najbolje tek pojavom satelita je ustanovljeno da Nordkapp zapravo nije najsjevernija točka Europe, već susjedni rt Knivskjelodden do kojeg se može doći pješice uz cca 6km stazu koja vodi od ceste za Nordkapp. Dakako, ako nije oblak nad otokom pa uopće ne vidite ništa. U nadi da će se sutradan možda razvedriti odlučismo prespavati u kampu na Mageroyi, no ni drugi dan nismo bili bolje sreće. Naprotiv, ujutro nas je dočekala i kiša. Malo razočarani krenusmo natrag prema kopnu. Provozali smo se malo kroz mali ribarsko naftaški gradić Honningsvåg koji je ujedno i jedino veće naselje na Mageroyi i ponovno podvodnim tunelom natrag na kopno.

Slijedeća točka puta bio je gradić Hammerfest koji je ujedno i najsjeverniji grad na svijetu. Ništa spektakularno osim što šetnjom gradom morate paziti da ne ugazite u jelenje izmete na pločniku. Također, parking košta 12 NOK što je jeftinije nego u Zagrebu. Inače, Hammerfest je prvi grad u Europi koji je imao električnu uličnu rasvjetu, a u drugom svjetskom ratu su ga Nijemci prilikom povlačenja uništili do temelja. Do Hammerfesta smo, ako ne računamo ručak u restoranu u Inariju i na brodu za Turku, jeli uglavnom hranu koju smo ponijeli sa sobom iz Zagreba. Taman kad smo poželjeli pojesti nešto u Hammerfestu pogled na cijene nas je poprilično deprimirao: hamburger bez pommés fritesa – 80 NOK; pizza 140 NOK. O kvalitetnijoj restoranskoj ponudi nismo htjeli ni razmišljati i lagano nas je počela hvatati panika hoćemo li moći vidjeti i proći sve planirano sa sredstvima koja smo si zacrtali. Srećom, taj se strah istopio ulaskom u prvi dućan. Cijene u dućanu su nešto skuplje nego u HR ali ne toliko dramatične kao u kafićima i restoranima. Također, primjećujemo da ono što je uvozno je bitno skuplje od made in Norway proizvoda (ili susjednih država) tako da je npr. velika konzerva norveških skuša koštala samo 9 NOK, dok je majušna konzerva očito uvoznih srdela bila čak 28 NOK. Napunili smo naš putni frižider raznim salamama, salatama od račića i kozica, sirevima i veseliji krenuli dalje prema Alti. Kad već spominjemo sireve, norveški specijalitet je slatkasti smeđi sir Gudbrandsdalsost koji se radi ili od kozjeg ili od mješavine kozjeg i kravljeg mlijeka i vrlo je intenzivnog i interesantnog okusa.

Putem do Alte krajolik se mijenja i sve više sličići onome što smo očekivali vidjeti. Fjordovi se izmjenjuju jedan za drugim, snijegom i ledom prekrivenih vrhova je sve više kao i slapova koji teku s istih. Alta je simpatičan gradić koji se mora posjetiti zbog tamošnjeg muzeja a koji se sagrađen iznad stijena na kojima su uklesani crteži koji datiraju iz 6000-5500 godine prije Krista i dio su Unescove svjetske baštine. Također, dosta eksponata je vezano za drugi svjetski rat kao i za taj dio Norveške najpoznatiju priču o njemačkom bojnomo brodu Tirpitz, blizancu Bismarcka koji je u susjednom Kafjordu bio usidren i gdje je i uništen. Tridesetak km iza Alte nalazi se malo mjesto Kafjord i u njemu mali muzej posvećen Tirpitzu koji je na našu žalost bio zatvoren kad smo tuda prolazili.

Cesta se dalje penje na jednu od nekoliko visoravni koje smo prošli i koje izgledaju spektakularno sa svojim bojama pogotovo kad ih obajsa sunce. Vrijeme u Norveškoj smo znali da je faktor koji bi mogao bitno utjecati na dojam jer pri oblačnom vremenu planine i fjordovi djeluju crno i zlokobno, dok pod suncem blješte od nevjerojatno zelene boje trave, žutih mahovina, raznobojnog cvijeća i drveća, sniježnih kapa i ledenjaka. I u Finskoj i u Norveškoj fascinirala nas je posebno jarka zelena boja trave za koju smo pretpostavili da je takva zbog bitno više vlage u klimi nego što je ima kod nas.

Jedna od glavnih točki ako ne i glavna u našem putu po Norveškoj bili su Lofotski otoci. Za njih gotovo da nema riječi a niti fotografije ili filma kojima bi se vjerno mogao dočarati osjećaj kad se susretnete s tako spektakularnim krajoilikom u kojem se strme i visoke planine izmjenjuju s jezerima, slapovima, velikim stjenovitim platoima, morskim rukavcima i pješčanim plažama tako da imate osjećaj da se nalazite na nekom od egzotičnih pacifičkih vulkanskih otoka, a ne u arktičkom pojasu. Otočje se sastoji od 5 glavnih otoka sa nebrojeno otočića i hridi i duž cijelog otočja proteže se 160 km dugačak Lofotenveggen (Lofotski zid), lanac strmih šiljastih planina čija vas ljepota ostavlja bez daha. Lofotski su otoci također poznati po brojnim atrakcijama: kolonije ptica, safariji na kitove, tuljane, pecanje, planinarenje, deep sea fishing itd. U gradu Andenesu koji je na najsjevernijoj točki susjednog otočja Vesteralen nalaze se brojni istraživački centri jer je od tamo aurora borealis najvidljivija tj. prsten koji se formira je tamo točno iznad gradića. Također, Andenes je prepun morskih biologa i istraživača koji tamo proučavaju i prate kretanja kitova i tuljana. Klima je nevjerojatno blaga iako su oba otočja u polarnom pojasu zahvaljujući Gofskoj struji koja tuda prolazi tako da se zimi temperature rijetko spuštaju ispod -10 °C.

U mjestu Borg na Lofotskim otocima nalazi se do zadnjeg detalja rekonstruirano vikinško selo se sastoji od vikinškog groblja, tora sa veprovima i konjima, ostataka vikniških koliba, te replike vikinškog broda na obližnjem jezeru kojeg možete i sami veslati – dakako ne zabadava. Centralni dio sela čini dugačka vikinška kuća u kojoj domaćini obučeni u odjeću iz tog doba turistima zorno prikazuju tadašnji način života i običaje. Za sitnicu od 100 NOK možete pojesti tanjur prave vikinške janjeće juhe koja se kuha u kući u kotlu na vatri. Na cijeli taj projekt norveška je vlada utrošila milijarde NOK no rezultat je zaista impresivan. Sama kuća je dugačka 83m i svaki detalj i rezbarija su napravljeni prema crtežima iz vikinških vremena uključujući i miris katrana, sušene ribe itd.

Po napuštanju Lofotskih i Vesteralen otočja praćeni mrskom nam kišom nastavili smo put cestom E6 tzv. arktičkoj autocesti koja se proteže od Nordkappa do Goteborga u Švedskoj. Naravno, to nije autocesta već jedina cesta koja je većinom svoje duljine uža od naših standardnih cesti. Put nas je vodio kroz Narvik u kojem se zbog pljuska nismo zadržavali i koji nam pogledom iz auta nije djelovao posebno atraktivno da bi se zaustavljali. To je industrijski i lučki centar s dugom tradicijom prerade željezne rude iz obližnjih rudnika i zbog toga je u drugom svjetskom ratu bio poprište možda najkrvavijih bitki u Norveškoj. Nastavili smo vožnju prema malom mjestu Fauske prije koga smo naletili na kilometrima veliki stjenoviti plato koji je izgledao kao da ga je netko izlio jer je bio praktički u komadu. Dakako, kao i kod svih stvari i tu su potoci i slapovi tekli niz sam plato. Osjećaj hodanja i penjanja po tako nečemu se ne da opisati. Na ovoj dionici se cesta prekida i u mjestu Skarberget morate se ukrcati na trajekt. Nakon trajekta slijedi dionica s bezbroj mostova i tunela od kojih jedan ide i pod more (takvi se tuneli zovu bompenger). Inače, tunela u Norveškoj ima izuzetno mnogo malih duljine par desetaka metara do onih duljine preko 8km. Zajednička karakteristika je da su u živoj stijeni, bez betonskih oplata, sa poprilično slabim osvjetljenjem na većini; na rubovima ceste unutar tunela nema svijetlećih oznaka na koje smo navikli, a u tunelima zna biti magle, kapati voda ili čak da vas kao sjevernije kod Mageroye dočeka krdo jelena na izlazu iz tunela. Inače, nakon Alte više nismo viđali jelene na cesti osim tu i tamo kojeg na visoravnima. No pojavile su se nove prepreke na cesti u vidu stada koza, ovaca, krava, patki, guski i sve te životinje uopće nemaju namjeru micati se automobilima pa time znaju na par minuta zaustaviti sav promet.

Između gradova Rognan te Mo i Rana smještena su tri velika nacionalna parka a ujedno je i prije grada Mo i Rana završetak (odnosno početak ovisno kojim smjerom putujete) arktičkog polarnog kruga koji je obulježen prikladnim turističkim centrom, a pored centra se i nalazi memorijalno groblje za jugoslavenske i sovjetske ratne zarobljenike koji su tijekom drugog svjetskog rata u užasnim uvjetima morali graditi željezničku prugu za Nijemce. Unutar spomenutih nacionalnih parkova se nalazi i drugi po veličini glečer Svartisen veličine 370 km². Tu smo putem i naletili na do sada najspektakularniji viseći pješački most na kojem nije smjelo odjednom biti više od jedne osobe i koji se poprilično ljulja kad njime hodate.

Prošavši pored mjesta simpatičnog naziva Hell ušli smo u Trondheim, prvi veći grad u koji smo ušli i, zahvaljujući nebeskoj milosti koja nam je odlučila podariti da ne pada kiša, prošetati se gradom. Grad je vrlo lijep, u njemu se nalazi najveća gotička katedrala u Norveškoj i krasan most iz 19. stoljeća. Inače, od par kilometara iznad Helsinkija pa sve do Trondheima gdje počinju brojna žitna polja primijetili smo detalj da nitko oko kuća i imanja nema ograda kao ni ogromnih višekatnih kuća na kakve smo kod nas navikli. Prevladavaju uglavnom slatke manje u pravilu drvene kuće obojene najčešće u bordo boju s bijelim detaljima i zapravo ciglene ili betonske objekte nismo ni viđali osim u velikim gradovima kao što je Trondheim.

Daljnji dio puta je postao malo dosadan jer na neko vrijeme smo se rastali od planinskih vrhunaca sa sniježnim kapama i vozili se kroz šumovite predjele s pašnjacima i žitnim poljima, no to se dramatično promijenilo kako smo prilazili atrakciji zvanj Trollstigeveien (staza Trolova). To je zapravo cesta sa zavojima i serpentimama što se strmo penje uz klanac omeđen oštrim stjenovitim planinama čija visina doseže do 1500m. I tu dakako teče nekoliko slapova (visokih po skoro 200m) i rijeka koja se na naše iznenađenje zove Istra. Nije nam poznato odakle takav naziv. Prošavši i tu atrakciju prenoćili smo u slikovitom mjestu Valldal u prekrasnoj drvenoj kući s pogledom na Norddal fjord i okolne planine. Tu smo ponovno prvi puta doživjeli

skoro pravu noć. Sutradan smo se ukrcali na trajekt kako bi došli do iduće atrakcije: Geiranger fjorda. Fjord je poznat po vertikalnim planinama koje ga omeđuju kao i po 7 slapova koji su jedan pored drugog i spuštaju se s vrha litica fjorda u more. To je možda najposjećeniji fjord u Norveškoj i turista iz raznih zemalja je zaista bilo mnoštvo. Par kilometara iza fjorda stromom cestom sa serpentinama došli smo Dalsnibbe, planinskog vrha na 1500m s kojeg puca prekrasan pogled na Geiranger fjord i okolne planinske vrhove prekrivene ledenjacima i snijegom. Na vrhu nas je dočekala temperatura od samo +4 °C, izuzetno jak vjetar, susnježica i magla koja je kvarila pogled. Sam makadam koji vodi do vrha nema nikakve zaštitne ograde uz rub "ceste" a pogled u provaliju od 1500m vašu nogu na gasu čini nevjerovatno laganom a vožnju izuzetno sporom i opreznom. Naravno, kao i sve u Norveškoj, i ulaz na Dalsnibba plato se plaća 70 NOK.

Zadnja atrakcija koju smo željeli vidjeti u Norveškoj bio je ledenjak Briksdal, dio nacionalnog parka Jostedal i velikog istoimenog ledenjaka. Ledenjak jesmo vidjeli ali pokušaj da se u jednosatnoj šetnji popnemo do njega je propao zbog jakog pljuska koji nas je tamo dočekao. No, barem smo vidjeli njegovu plavičastu boju i spektakularne slapove oko njega s nekih 200m zračne linije udaljenosti.

Na putu prema Lillehammeru i Oslu zaustavili smo se u mjestu Lom gdje se nalazi prekrasna sačuvana vikinška crkva, jedna od samo 28 takvih sačuvanih. Crkva je u potpunosti drvena, a ostatak mjesta je sagrađen tako da su gotovo sve kuće, restorani itd. napravljene identičnim stilom i bojom kao i ta crkva i ničime ne odvlače pažnju od nje. Što reći nego svaka čast gradskoj upravi na takvoj ideji.

Pored Lillehamera smo samo prošli jer u njemu osim objekata koji su izgrađeni u svrhu Olimpijade 1994. nema ništa posebno interesantno. Oslo je glavni grad Norveške, nešto je manji od Zagreba, ima lijepih zgrada no nije nam ostavio nekakav poseban dojam za razliku od Trondheima. Tu se cesta konačno nakon više od 5000 km pretvara u pravu autocestu i njome smo prošavši kroz Švedsku pored Goteborga i Malmea došli do grandioznog Oresund mosta koji povezuje Malmo i Copenhagen. Iako je cestarina oko 35 € odlučismo se provesti mostom i vrijedilo je. Sam je most dugačak oko 7,8 km, na najvišoj točki je dovoljno visok da ispod njega može proći i najveći nosač aviona s avionima koji uzlijeću tako da je pogled sa sredine mosta koja je najviša spektakularan na koju se god stranu gledalo. Na danskoj strani most se pretvara u podvodni tunel duljine 4 km koji započinje na umjetnom otoku. Izlaskom iz tunela zapravo ste već u Copenhagenu. Sam Copenhagen je najljepši grad koji smo vidjeli na cijelom putovanju i njemu bi zapravo trebalo posvetiti nekoliko dana da ga se razgleda i vidi sve atrakcije. Obzirom da smo u Copenhagen stigli u kasnopopodnevnom satima, nakon malo vozikanja i razgledavanja grada pokušali smo pronaći smještaj ne bi li i sutradan razgledali grad, no i kod njih je turistička sezona u punom jeku pa smo najbliži smještaj našli tek 100km dalje prema danskom kopnu. No, odlučili smo da ćemo se jednog dana sigurno u Copenhagen vratiti jer je zaista predivan.

Nakon provedene noći u hotelčiću prelaskom preko još spektakularnijeg mosta (Store Baelt, dugačak 18 km) od Oresunda a koji povezuje otok Zealand (na kojem je Copenhagen) sa otokom Funen posjetili smo u Nyborgu dvorac Holckenhavn, a potom i u mjestu Kvaerndrup dvorac Egeskov koji je i najveći renesansni dvorac u Danskoj. Dvorac Egeskov osim impresivnog vrta obiluje i muzejima starih automobila, motora, agrigulture itd. Vozeći se kroz Dansku bili smo razočarani pejzažem jer nakon finskih šuma, jezra i tundri, norveških fjordova, planina, slapova i rijeka danska ravnica je prilično monotona. No, zato su sela i gradići bili jako slatki s krasno uređenim kućama i fasadama, a pogotovo okućnicama. I tu nismo vidjeli megalomaske kuće kakve kod nas dominiraju. Za razliku od Norveške i Finske gdje su kuće mahom drvene, ovdje su kuće mahom ciglene, a izuzetno velika pažnja se posvećuje uređenju okoliša kao i čistoći.

Svim skandinavskim zemljama zajedničko je da ceste obiluju kružnim tokovima, urednost i čistoća je na zavidnoj razini, gradnja u skladu s okolišem je nešto što se tamo podrazumijeva, oko svih cesta je trava uredno pokošena. Uz ceste se često mogu vidjeti skulpture, cvjetni aranžmani i svjetlima stvoren ugođaj. Svi se striktno pridržavaju prometnih propisa, nema izletavanja i oduzimanja prednosti, naglih kočenja, a trubu nismo čuli niti jednom na cijelom putu. Ugodno iznenađenje u Danskoj bila je mogućnos plaćanja cestarina i u Norveškim i u Švedskim krunama što nam je pomoglo da se riješimo viška istih.

Kako smo se bližili Njemačkoj, brzina vožnje je rasla kao i količina vozila na cesti. U Njemačkoj smo imali samo 2 cilja pošto je iza nas već bilo više od 9000 km: pojesti određeni kolač u centru Hamburga – kolač nismo pojeli ali smo barem vidjeli centar Hamburga i uvjerali se da je Hamburg prekrasan grad vrijedan ponovnog i višednevnog posjeta. Drugi cilj je bio poprilično daleko na jugu Bavarske u mjestu Schwangau. Tamo se nalaze 2 dvorca: Neuschwanstein i Hochenschwangau. Dvorac Neuschwanstein je jedan od najljepših na svijetu i najljepši u Njemačkoj a dao ga je sagraditi bavarski kralj Ludwig II koji je u njegovoj ljepoti uživao samo 174 dana. Dvorac je građen 17 godina i nikad nije dovršen jer su kralja Ludwiga II najvjerojatnije u čudnim okolnostima ubili, pa su radovi nakon njegove smrti stali. Sam dvorac iznutra oslikan je prizorima iz Wagnerovih opera, a čak je i jedna soba izgrađena da izgleda kao špilja koja se spominje u operama. I vanjšina i unutrašnjost dvorca su impresivni i, zapravo, izgledaju nestvarno. Samo na izradi drvenih rezbarija u kraljevoj spavaonici radilo je 8 najboljih tesara čak 4 godine. Neugodno nas je iznenadila za Nijemce neočekivano loša organizacija i kaotičnost jer su turisti praktički prepušteni sami sebi da se snađu kako doći do dvorca koji se nalazi na vrhu vrlo strmog brijega pored još strmije planine. Inače, iza te

planine je Austrija. Na brijegu nešto nižem i preko puta Neuscwanstein dvorca nalazi se drugi nešto manji i, uvjetno rečeno, neugledniji dvorac Hochenschwangau kojeg je sagradio Ludwigov otac. Posjetom ovim dvama dvorcima i povratkom u Zagreb po pljusku kroz Austriju i Sloveniju koji je uslijedio naša je avantura završila sa 10464 km prijeđenih automobilom. Udaljenosti koje smo prešli sa sve skupa 6 vožnji trajektima nismo mjerili niti izračunavali.

Par praktičnih savjeta za one koji se odluče ići u spomenute krajeve:

Švedska: članica EU, službena valuta švedska kruna (SEK), ne naplaćuju se cestarine kuda smo išli osim za Oresund most u iznosu od 300 SEK. Cijena goriva prosječno oko 10,80 SEK

Finska: članica je EU, službena valuta je euro, skoro svi pričaju engleski. Autocesta ima nešto malo na jugu, no ceste su im prvoklasne. Cestarine se ne naplaćuju, a gorivo je najjeftinije od svih spomenutih zemalja na putu. U ljetnim mjesecima obavezno ponijeti repelent za komarce. Ovisno o vrsti smještaja doručak se posebno naplaćuje u nekim objektima. Strogo se pridržavati prometnih znakova – kazne u Finskoj idu u skladu s plaćama (ne znamo kako kažnjavaju strance). Suvenirima pada cijena kako više idete od Helsinkija na sjever. Glavni suveniri su vezani za Laponiju. Cijena goriva od 0,99-1,10 €

Norveška: nije članica EU ali vrijedi Schengenski režim. Službena valuta je norveška kruna (NOK) i skoro svi pričaju engleski. Izuzetno skupi restorani i kafići, dućani i supermarketi imaju bitno prihvatljivije cijene iako i te su više nego kod nas. Cestarine, mostarine i tunelarine se mjestimično naplaćuju i izuzev tunela prema Nordkappu nisu skupe (cca 10-20 NOK). Za spavanje po drvenim kućicama (hytter, rorbua, sjohus) ovisno od vlasnika i same kućice naplaćuje se topla voda za tuširanje (najčešće 10 NOK za 3-10 min tople vode). Također, poželjno je sa sobom imati ili posteljinu i jastuke ili jastuke i vreće za spavanje jer se oni u većini slučajeva dodatno naplaćuju najčešće 60 NOK po osobi. Doručak čak i u hotelima najčešće nije uključen u cijenu i dodatno se plaća (60-100 NOK po osobi). Obavezno nositi toplu i nepromočivu odjeću i obuću zbog naglih vremenskih promjena. U ljetnim mjesecima obavezno ponijeti repelent za komarce. Strogo se pridržavati prometnih znakova – kazne su paprene (za 10 km/h bržu vožnju od ograničenja kazna je 1600 NOK, dok je za 11-15 km/h bržu vožnju kazna 2900 NOK). Cijena goriva najčešće oko 10,70 NOK

Danska: članica EU, službena valuta danska kruna (DKK), plaća se mostarina za Store Baelt most u iznosu od 205 DKK.

U sve 4 zemlje od kreditnih kartica svugdje primaju MasterCard i Visa, American express izuzetno rijetko, a Diners možete zaboraviti.