

WSTĘP

Tegoroczną wyprawę planujemy znacznie później niż zazwyczaj. To ze względu na narodziny mego syna Witolda, a także kłopoty zdrowotno-służbowe Kuby. Dopiero dwa-trzy miesiące wcześniej decydujemy – jedziemy ponownie na Ukrainę. Nie chcemy jechać ponownie na zachód. W grę wchodzi tylko dalekie kraje Hiszpania oraz Portugalia albo południe rodzimego kontynentu, które z racji ukształtowania terenu jak i dojazdu nie wchodzi w grę. Mamy jeszcze na względzie okolice Sankt Petersburga, ale nie chcemy tyle płacić za wizę, a przede wszystkim problemem jest wymagany meldunek.

Tyle razy mówiliśmy sobie, że już nie wrócimy na Ukrainę - a jednak. Eksplorowaliśmy już Ukrainę zachodnią, północną i południową (bez Krymu). Pozostała największa chyba część (biorąc jako „środek” Kijów) - wschodnia. Oczywiście przewodniki turystyczne milczą o tych rejonach. Udaje nam się znaleźć parę wątków w dotychczasowych zdobytych poradnikach, ale wiedza o większości punktów do odwiedzenia pochodzi z internetu, i to zazwyczaj ze stron rosyjskojęzycznych. Spośród kilkunastu miejsc godnych odwiedzin, wybieramy kilka obowiązkowych oraz kilka opcjonalnych. Wybór jest stosunkowo prosty ze względu na to, iż w pierwszej kolejności odrzucamy miejsca, które nijak mają się do planowanej trasy, którą wcześniej mniej więcej nakreśliliśmy, znając już mniej więcej ilości dni urlopowych oraz nasze możliwości fizyczne.

Na parę tygodni przed mamy już uzgodnioną trasę oraz plan wycieczki.

DZIEŃ 0

2012-08-09 (piątek)

Nie udaje nam się tym razem uszczknąć trochę godzin z piątku. Kuba ma jeszcze normalny dzień pracy. Ja już wziąłem urlop i mój piątek to ostatnie pakowanie i szykowanie samochodu.

Kuba przyjeżdża pociągiem z Łodzi do Warszawy o 21.30. Godzinę wcześniej zaczyna kropić, następnie leje równo. Pakujemy rowery do samochodu, wszystkie toboły w deszczu. Zaraz przed 22.00 ruszamy spod Dworca Wschodniego na wschód, wpierw na Lublin, później na Chełm i do granicy.

Pierwszy raz jedziemy na wyprawę swoim własnym samochodem – zakup Logana MCV umożliwił bezproblemowe wyjazdy z racji funkcjonalności tego auta. Rowery, po zdjęciu przednich kół, stoją w przedziale bagażowym, otoczone sakwami. Bez jakichkolwiek dalszych zmian typu skręcona kierownica, zdejmowanie tylnych kół, kładzenie jednego roweru na drugi itd. Oczywiście ideałem by było wejście rowerów bez jakiegokolwiek demontażu, po przetestowaniu tego manewru okazało się, że tylko jeden rower, a nie dwa. Odpada też zwiększony apetyt na paliwo w przypadku wożenia rowerów na dachu (porysowany lakier i niepewny moim zdaniem chwyt w przypadku montażu na klapie bagażnika) czy też najpewniejsze, ale i najdroższe rozwiązanie montażu uchwytych na haku holowniczym.

Przez pierwsze 100 km drogi deszcz wyraźnie nie chce nas opuścić – leje naprawdę ostro i do tego silnie wieje. 50 km przed Lublinem przestaje padać i jedzie się już znośnie. Mimo późnej godziny, jesteśmy pełni sił i nie chce nam się spać. Po minięciu Lublina kierujemy się na Chełm, gdzie mimo ostrożnej jazdy fotoradar robi nam zdjęcie (do dziś, czyli do 2014-02-20 nie otrzymałem jednak żadnej informacji o wykroczeniu). Droga za Lublinem nie jest szeroka, jedziemy wolno i staramy się trzymać przepisów. Do kolejki do granicy w Dorohusku ustawiamy się około 01:30 w nocy. Oczywiście kolejkę TIRów omijamy w bezpiecznej odległości, a ciągnie się ona przez dobre parę kilometrów.

Pierwszy szlaban po polskiej stronie jest już widoczny zaraz po tym, jak stanęliśmy w kolejce, która (o dziwo) dosyć zwawo się posuwa do przodu. Pilnujemy bacznie swojego miejsca, co chwila podjeżdżając kawałek. Zaraz za pierwszym szlabanem ciągnie się już znacznie dłuższa kolejka do głównego przejścia. Stajemy w niej grzecznie, ale coraz bardziej denerwujemy się, że to tyle trwa. Zaczynamy na zmianę badać teren czy nie da rady czegoś przyspieszyć. Okazuje się, że z nami w kolejce stoją auta praktycznie tylko z niepolską rejestracją. Zaczyna nam to dawać do myślenia. Zjeżdżamy w bok i kierujemy się na oddzielną bramkę, do której na wabika pojechał już jakiś pojazd, to my za nim. Ostatecznie lądujemy na trzeciej pozycji do Straży

Granicznej zamieniając 50. którąś z wcześniejszej kolejki. Niestety, owe pierwsze auto-wabik jest przetrząsany bardzo długo, chyba ze 20 minut i dopiero po ponad godzinie udaje nam się wjechać na most na Bugu. Po stronie ukraińskiej idzie znacznie szybciej – niespełna 30 minut i szczęśliwi jesteśmy już na ziemiach wschodniego sąsiada. Jest trzecia w nocy.

Wita nas znana nam droga wielopasmowa. Jedzie się przyjemnie, notorycznie używam świateł długich ze względu na znikomy ruch. Trochę mylące jest u nich oznakowanie pionowe – znaki są słabo widoczne, brakuje odblasków itp. Trzeba uważać, gdyż pas drogi może nagle zmienić swój kierunek ze względu na prowadzone roboty drogowe. Jedziemy drogą M07 (E373) przez Luboml, Kowel, Sarny itd. Istnieje jeszcze równorzędna droga przez Łuck i Równe, ale jest ona dłuższa o 40 km i z naszych informacji wynika, iż M07 była przed EURO 2012 starannie odnawiana-przebudowywana, o czym przekonujemy się w 100%. Droga jest równa, bez dziur, bez muld itp. U nas ciężko znaleźć trasę prawie 500 km, która byłaby w takim stanie!

Zrobiwszy ze 150 km po ziemi ukraińskiej oddaję kierownicę Kubie i to ja teraz nawijam, aby Towarzysz nie przysnął za kierownicą. Posilamy się prowiantem przygotowanym przez nasze Kobiety. Zaczyna powoli widnieć. Kuba prowadzi przez kolejne 150 km, ale zauważamy, że powoli przysypiamy, więc decydujemy się zjechać gdzieś w bok i przespać się na karimatach choć parę chwil.

Godzinę wcześniej przed drzemką tankujemy (najpierw trzeba zapłacić, a następnie później pójść do dystrybutora i wlać benzynę) i przydarza nam się też ciekawe zdarzenie. Mimo, iż w godzinach wczesno porannych ruch znikomy, to jednak parę razy zdarza nam się wyprzedzić lub zostać wyprzedzonym. W pewnym momencie jadą za nami dwa auta na blachach białoruskich. Jedziemy przepisowo – 90 km/h. Po paru kilometrach, nie chcąc mieć „ogona”, zwalnim do 70 km/h, co skutkuje, iż Białorusini wyprzedzają naszego Logana. Chwilę później natrafiamy na punkt kontroli policyjnej. Są to oznaczone punkty na drodze (zazwyczaj te międzynarodowe lub główne krajowe), gdzie stacjonuje budynek policji, a dokładniej Państwowej Inspekcji Drogowej (z ukr. DAI). Milicja zatrzymuje pierwsze auto, nam dając spokój, choć mamy wrażenie, że spoglądają bacznie na pochodzenie rejestracji. Szczęśliwie Dacia Logan (na wschodzie znana jako Renault Logan bądź Lada Largus) nawet dla nich nie wydaje się autem droгим, czemu być może, jak pokazała reszta drogi jak i powrót, zawdzięczamy to, że ani razu nie mieliśmy żadnej kontroli milicyjnej.

Na bocznej drodze w okolicach miejscowości Luhyny (zaraz przed Korosteń) rozkładamy karimaty na trawie i staramy się przysnąć na paręnaście minut. Mi się to udaje, bo Kuba melduje mi później, iż chrapałem. Jemu niedane jest przysnąć i biedny musi dalej się męczyć niewyspany do Kijowa. Jest godzina 08:30 kiedy ruszamy w dalszą drogę – postój trwa ponad pół godziny. Około 11-stej dojeżdżamy do obwodnicy kijowskiej, na której niestety błądzimy i ostatecznie nadrabiamy ze 20 km nim dojeżdżamy do Boryspola (w którym prawie 100 lat temu odbyła się bitwa w czasie wojny polsko-bolszewickiej). Dzisiaj miasto wygląda nowocześnie i rozrasta się w niezłym tempie, zapewne ze względu na port lotniczy (największy na Ukrainie) i to, że jest sypialnią Kijowa. Dopiero o 12-stej parkujemy auto na parkingu strzeżonym (rejony obfitują w tego typu obiekty zwane u nich автостоянка). Wyjęcie rowerów z samochodu, założenie sakw, pogadanie z obsługą parkingu trwa prawie godzinę, po czym ruszamy.

DZIEN 1

2012-08-10 (sobota)

Od tej chwili oficjalnie rozpoczynamy pierwszy dzień jazdy mimo, iż to południe. Ruszamy, ale na początku tylko w poszukiwaniu serwisu samochodowego dysponującego odpowiednim kluczem, gdyż okazuje się, iż podczas transportu lub też nakładania sakw na parkingu, gwint śruby mocującej tylny bagażnik w poziomie w rowerze Kuby uległ destrukcji i śruba już nie wchodzi. Po paruset metrach łatwo znajdujemy serwis, gdzie odkręcają nam śrubę (nie bez wysiłku), co umożliwia nam wkręcenie nowej, a dla pewności Kuba jeszcze łapie wszystko drutem/gumko linką. Bagażnik się chwieje, ale nie przeraża to właściciela roweru, mnie zresztą też nie, bo do widoku luźnych śrub u Kuby się już przyzwyczałem ;-)

Z Boryspola wyjeżdżamy żółtą drogą na południe w kierunku Boronkiwa, a dalej na południowy-wschód, również żółtą. Pełni energii i wrażeń od razu pierwszego dnia decydujemy się na zapoznanie z drogami zaznaczonymi jako gruntowe na mapie. Po części nie mamy innego wyjścia, żadnej alternatywy prócz głównej drogi do Perejesława Chmielnickiego. Trochę się łudzimy, że przez te parę lat na pewno drogę utwardzili, bo to jedyny łącznik obydwu wsi. Dodatkowo drogi przez obszary leśne są zazwyczaj w stosunkowo dobrym stanie ze względu na nikły ruch kołowy. Wszystko prawda – nikogo prócz nas nie spotykamy na drodze, jest las, ale droga z racji ostatnich upałów i piaszczystego podłoża, stała się miejscami kompletnie nieprzejezdna – łącznie przez paręset metrów pchamy rowery z nie lada wysiłkiem przez hałdy piachu. Zatem drogę między wsią Sosznikiw a Kowalin należy traktować jako miły oku ozdobnik, niekoniecznie jednak z sakwami. Cała dróżka leśna ciągnie się przez 4,5 km. Jedynie miejscami udaje nam się przyspieszyć do 20 km/h. Mimo znacznego wysiłku humor nam dopisuje i jakby nie patrząc, jadąc tą trasę, a nie dookoła przez Diwički zaoszczędzamy sporo czasu. Parę kilometrów później nawiązujemy do głównej drogi ze sporym ruchem. Jedziemy nią przez ponad 20 km, mijamy obwodnicą wspomniane już miasto Perejesław Chmielnickiego, zaraz za nim odbijamy na pomarańczową drogę T 10 31, z której chwilę później zjeżdżamy na żółtą drogę. Prowadzi nas ona przez najbliższe paręnaście kilometrów równoległe do głównej drogi, co daje nam teoretycznie większe możliwości znalezienia spokojnego noclegu i wody. Okazuje się, iż to drugie nie przychodzi łatwo. Wsie są mocno oddalone, a z racji nieprzespanej nocy szybko tracimy siły. Zaczynamy zwiększać dystans między sobą – Kuba przysypia na siodle i zaczyna mu się już nie podobać ;-). Szukamy w trybie pilnym ujęcia wody. Zauważam otwartą bramę w bocznej uliczce i mimo braku żywego ducha na horyzoncie wjeżdżamy do środka. Szybko okazuje się, że nie jesteśmy jednak sami i zjawia się ochroniarz obiektu – chudy Pan około 35 lat. Jest bardzo miły i nawet go rozumiemy – zaczyna opowiadać z werwą co on tu robi, co ochrania itd. Zabieramy wszystkie puste bidony ze sobą, łącznie to blisko 7 litrów i idziemy nabrać wody, do której okazuje się jest spory kawałek. Stajemy się trochę niepewni o dobytek, ale postanawiamy zaufać, zresztą nikogo innego prócz naszej trójki nie widzimy. Okazuje się, że wszystko jest w porządku i studnia została wykopana ze 100 m od budynku i jeszcze jest teraz zasłonięta krzakami i stąd te piesze wędrówki. Dziękujemy za wodę i spragnieni snu szukamy miejsca na nocleg. Niespełna kilometr przed skrzyżowaniem w lewo na wieś Wininci chowamy się za szpalerem drzew i krzewów i rozbijamy się na polu. Jesteśmy zbyt zmęczeni, aby szukać lepszego miejsca, zresztą okolice nie są zamieszkałe i po prostu czujemy się bezpiecznie nawet w takim miejscu. Zaraz przychodzi szarówka i stajemy się niewidzialni. Szczęśliwi lądujemy w swych namiotach i odsypiamy nieprzespaną noc i te ponad 80 km, które udało nam się zrobić od tej 13-stej.

DZIEŃ 2

2012-08-11 (niedziela)

Po praktycznie całej nocy nieprzespanej i jeździe na rowerze przez 5 godzin w siodle, musi się dobrze spać i tak też się dzieje. Promienie słoneczne budzą nas około 07:30. Kuba podczas rozbijania biwaku w dniu poprzednim, od razu zastrzegł, iż śpimy „do oporu”, stąd też obydwaj zgodnie pozwoliliśmy sobie na spanie przez ponad 9 godzin. Zbieramy się do wyjazdu przez niecałe półtorej godziny – całkiem nieźle jak na poranne rozleniwienie. Mamy takie możliwości przewozowe wody na noc, że rano w drogę zabieramy ze sobą po litrze na głowę ☺ i to po wieczornej kąpieli.

Po 15 km asfalt zmienia się w szuter i parokrotnie mijamy rozwidlenie dróg – jedziemy na czuja z racji braku oznakowania i domostw w pobliżu. Szczęśliwie udaje nam się dojechać do wsi Tarasywki. Następnie wracamy na główną drogę, ale zamiast już nią jechać, to nie wiedzieć dlaczego decydujemy się na dalszą jazdę drogą żółtą. Tę decyzję przypłacamy nadrobieniem 2 km w jedną stronę. Ja nie lubię takich sytuacji, a Kuba to wręcz nie cierpi. W milczeniu wracamy do głównej drogi, z której po 8 km zjeżdżamy w lewo w kierunku miasta Kaniów. Pogoda dopisuje – termometr na jednej ze stacji benzynowej pokazuje 36 stopni C w cieniu!

Zaczyna nam brakować wody, ale szczęśliwie ostatnie parę kilometrów przed miastem Kaniów droga zbliża się do Zbiornika Kaniowskiego na Dnieprze. Zaczynają się pojawiać punkty

wypoczynkowe w postaci małych plaż wraz z kawiarenkami. W jednym z takich właśnie miejsc zatrzymujemy się i bierzemy wodę. Odpoczywamy 20 minut i jedziemy dalej. Asfalt już się dawno skończył, a zaczęły się betonowe płyty, między którymi przerwy sięgają nawet paru cm i to zarówno patrząc poziomo jak i pionowo. Niedługo potem przekraczamy rzekę Dniepr – most jest jednocześnie zaporą, i z tego co zdążyliśmy się zorientować elektrownią wodną.

W 1861 r. na obrzeżach miasta pochowano poetę Tarasa Szewczenkę, a na obszarze wokół niego, na terenie Tarasowej Góry, utworzono 20 hektarowy Narodowy Rezerwat Szewczenki. Z racji tego, iż kompletnie nie znamy jego twórczości i raczej szybko nie poznamy, rezygnujemy z wizyty na Tarasowej Górze. Żałujemy trochę braku możliwości wejścia do Kaniewskiego Rezerwatu Przyrody, ale musielibyśmy poświęcić na niego minimum 2 godziny, a tego dnia nie mamy tego czasu.

Przejeżdżamy jeszcze paręnaście kilometrów i stajemy na obiad przy niedokończonej budowie cerkwi, która sprawia wrażenie porzuconej. Widocznie zabrakło środków na jej dokończenie. Upał w dalszym ciągu daje się we znaki – czujemy się ciągle odwodnieni. Następnie z racji braku alternatyw wjeżdżamy na czerwoną drogę do Czerkasy. Ruch niewielki, ale także domostw jak na lekarstwo i mamy ponownie problem z dostaniem wody. Ratujemy się jabłkami z przydrożnego drzewa – naprawdę bardzo nam pomagają!

Ruch na drodze zamiera, godzina późna, a my przez parę kilometrów nie możemy zdobyć wody, której nam non-stop z racji temperatury brakuje. Dopiero jak zauważamy kątem oka światła samochodu, wjeżdżamy w głąb pracowniczych ogródków działkowych (tzw. POD) i tam zastajemy ukraińską rodzinę, która prócz wody daje nam jeszcze ze 2 kg jabłek i paręnaście śliwek na drogę. Posilamy się nimi od razu, podczas jazdy. Wodę na nocleg bierzemy w miejscowości o dwuznacznej nazwie: Moszny. Kilometr dalej, jeszcze na jej przedmieściach, rozbijamy się w otoczeniu drzew nad rzeką Wilszanka, łasząc się na zbitą z desek ławkę ze stolikiem. Teren okazuje się dość mocno uczęszczany, ale na szczęście nikt nas nie zauważa. Jedynie późnym wieczorem zawita do nas bezdomny pies szukający jedzenia, ale nie jest agresywny i szybko ucieka.

DZIEŃ 3

2012-08-12 (poniedziałek)

Noc spokojna, z rana na śniadanie jem ponownie kaszkę kukurydzianą w proszku. Syn nie chciał jeść, to mu ją zabrałem. Fakt, niezbyt dobre, może dlatego, że robiłem ją na wodzie, a nie na mleku jak napisane w instrukcji ;-) Wyruszamy o 08:40. Jedzie się nad wyraz łatwo, w czym pomaga lekki wiaterek w plecy. Jednym ciągiem pokonujemy trasę 25 km do Czerkasy, gdzie robimy sobie dłuższą przerwę na drugie śniadanie w postaci jogurtu i ciastek na schodach Uniwersytetu im. Bohdana Chmielnickiego. Kuba pije piwo z lemoniadą, bo upał znów się wzmógł. W Czerkasach nie natrafiamy na nic ciekawego i jedziemy dalej wzdłuż Dniepru. Kierujemy się na Krzemieńczuk (z ukr. Kremenczuk). W międzyczasie stajemy na jednej ze stacji benzynowych celem nabrania wody do bidonów. Nie chcąc czekać, aż spłynie cała woda z węża ogrodowego, bierzemy taka jaka jest. Okazuje się, że z racji upału, woda nabrała temperatury ciepłej zupy – ble! I tak większość wypijamy, bo jesteśmy odwodnieni, co łatwo jest rozpoznać po kolorze własnego moczu. Jeżeli jest on barwy ciemnożółtej to oznacza, że pijemy zdecydowanie za mało. My tak sikaliśmy przez parę dni pod rząd!

Nie chcąc jechać główną drogą do Krzemieńczuka odbijamy w lewo, zgodnie z żółtą drogą, która wiedzie równoległe do czerwonej. W rezultacie ma nas poprowadzić przez ponad 20 km nadbrzeżem, które niestety okazuje się zbyt daleko, aby było widoczne. W połowie drogi asfalt zmienia się w jakże ulubioną przez nas „brukówkę”. Na szczęście z boku drogi zazwyczaj istnieje wąska, ubita i lekko piaszczysta ścieżka, która ratuje przed zgubieniem zębów na drodze. Duże wrażenie robi na nas, napotkana w jednej z wsi, tzw. Galeria Chwały, czyli zdjęcia osób zasłużonych dla rejonu. Jest ich około 30-stu, z czego tylko jedna kobieta. Prawdopodobnie większym kultem darzą tężyznę fizyczną i stąd taki podział. Natrafiamy na zdjęcie osoby, której wygląd nasuwa nam skojarzenia z jednym z byłych prezydentów III RP. Czyżby on i na Ukrainie zasiadał w „radach doradców” spółek? ;-)

Obiad jemy we wsi Raczewe, obok zamkniętego już Domu Kultury. Zajadamy się makaronem z tuńczykiem z wkrojonymi dwiema mini kielbaskami (to nowość w naszym menu, wersja „na bogato”). Mając spory zapas czasu (przerwa obiadowa na 86 km) jeszcze chwilę po posiłku oddajemy się czytaniu literatury.

2 kilometry później łączymy się planowo z drogą czerwoną – ruch znikomy, żeby nie powiedzieć zerowy. Za to też wielbimy Ukrainę. Droga przez paręset metrów zbliża się bezpośrednio do rzeki, która w tym rejonie staje się Zbiornikiem Krzemieńczuckim. Sztuczny rezerwar jest największym zbiornikiem na Ukrainie, szerokim na 28 km i długim na prawie 150 km. Niestety Dniepr, podobnie jak Wołga, został wykorzystany do utworzenia szeregu obszernych sztucznych zbiorników wodnych, które miały zgubny wpływ na naturalną ekologię rzeki.

Przeciwnego brzegu nie sposób dostrzec, nawet z okolicznych pagórków, które od razu dają nam się we znaki. Zmęczeni ukształtowaniem drogi „góra-dół-góra-dół” nie zauważamy jak się robi powoli szarówka, a my znowu nie mamy wody na noc. Mijamy wieś, ale jakby nie chciało nam się schodzić z rowerów, bo żaden z nas nie daje sygnału „stop”. Co więcej, odjeżdżam Kubie na paręset metrów za co spotyka mnie sroga kara. Na jednym z krótkich podjazdów dwa psy próbują złapać mnie za kostkę. Jadę bardzo wolno, w bidonie nie ma wody, aby odstraszyć zwierzynę i nie widząc szans na pokojowe rozwiązanie sprawy, decyduję się na wyciągnięcie gazu pieprzowego (pierwszy raz na wyprawie mam go zainstalowanego na nerce przez co użycie jego jest banalnie proste). Psikam strumieniem w oczy jednego z psów i sprawa załatwiona. Obydwa szybko znikają, w tym jeden opryskany z płaczem. Jest mi przykro, ale potrafię odróżnić zwykłe ujadanie od agresji. Kuba przejeżdża już przez ten obszar niezaczepiany. O całym zdarzeniu mówię mu dopiero parę minut później kiedy obydwaj obarczamy się pretensjami dlaczego to nikt z nas nie zatrzymał się po wodę. Wracać nikomu się nie chce, robi się coraz ciemniej. Przyspieszamy tempa chcąc uciec ciemności, a wsi zarówno na mapie jak i w rzeczywistości brak. Najbliższa ładnych parę kilometrów stąd. Już przy porządnej szarówce bierzemy wodę we wsi Podorożne i zaraz później rozbijamy się już po ciemku w pobliskim lesie, który wita nas śmieciami, dużą ilością mrówek i komarów. Szybka kąpiel, kolacja i spać. Trochę sobie pofolgowaliśmy, ale tego dnia zdajemy sobie sprawę, że ściemniać się będzie coraz szybciej i nie możemy sobie pozwolić na dłuższe przerwy obiadowe i ruszanie z rana o 09:00.

DZIEŃ 4

2012-08-12 (wtorek)

Budzimy się ciut wcześniej niż dotychczas, mając na uwadze krótki dzień, bo o 06:30 czasu polskiego. Słońce już lekko przygrzewa i zmusza do ruchu. Niezbyt się czuję wyspany – trochę załatywało śmieciami, trafiła mi się też mocno nierówna nawierzchnia. Półtorej godziny później jesteście już na asfalcie.

Mijamy na północy Switłowodsk i Krzemieńczuk i wjeżdżamy na 8 km na drogę magistralną M22, aby następnie skręcić z niej w lewo na lokalną. Już teraz dokładnie nie pamiętam, ale chyba nie chcemy nią jechać, bo jest opcja znacznie lepsza i krótsza – jazda pomarańczową. Tak czy siak, ponad 25 km tłuczemy się szutrem z dużymi kamieniami oraz brukówką. Co i raz przejeżdża jakiś samochód wzbijając istne tornado kurzu wokół nas. Tym razem nie mamy możliwości uniknięcia takiej nawierzchni poprzez jazdę z boku wydeptaną ścieżką. Dodatkowo teren jest pagórkowaty i parę razy pchamy rowery pod górkę ze względu na spore nachylenie, duże kamienie szutru oraz obezwładniający upał i brak cienia.

W napotkanej wsi, gdzie stoi dosłownie kilkanaście domostw, w tym parę już opuszczonych, napotykamy się na niezwykle cenną informację podaną nam na sporej tabliczce przy zbiorniku wodnym. Otóż staw został zarybiony i jest bezwzględny zakaz łowienia w nim ryb pod karą grzywny. Możliwość taką uzyskać można dopiero z rokiem 2015! Zatem postanawiamy, iż za dwa lata będziemy musieli ponownie zawitać do tej wsi, bo taka okazja może się nie zdarzyć ;-). Wyczerpani wjeżdżamy z powrotem na asfalt, mając za sobą ponad 25 km kiepskiej jakości drogi szutrowo-brukowej. Chcąc nadrobić czasowy poślizg, kolejne 30 km pokonujemy w dobrym tempie przy znikomym ruchu na drodze prowadzącej do Dniepropietrowska.

Robimy przerwę obiadową na skwerze w napotkanej miejscowości. Zajadając się makaronem z dżuzbą (też nowość w naszym menu) podziwiamy kolejny pomnik Wielkiej Wojny Ojczyźnianej 1941-45 oraz kolejną galerię chwały – zasłużonych dla okolicy. Po sutym obiedzie i porządnym nawodnieniu jedzie się znacznie łatwiej. Skręcamy z głównej drogi w lewo na Lichiwkę. W międzyczasie wjeżdżamy do obwodu dnepropietrowskiego. Niedługo potem napotykamy wzdłuż drogi masowo wypalane trawy. U nas już to widok prawie zapomniany, a tu w najlepsze używany. Upał ponad 35 stopni, a oni sobie wypalają trawę na poboczach. Napotykamy wręcz otwarty ogień, nie żeby się tylko tliło, trawa się po prostu paliła. Wokół żadnych widocznych nadzorujących, kogokolwiek. Decyduje się na zgłoszenie swego sprzeciwu i gaszę największe ogniska kamieniem. Akcja młodych strażaków okazuje się skuteczna.

Nocujemy zaraz za Lichiwką. Kąpiel, kolacja i zmęczeni kładziemy się spać już o 21 czasu polskiego. Przed nami ponad 9 godzin snu. Na kolację oczywiście produkt seropodobny Dżuzba, bo nic innego sensownego nie było w sklepie. Nawet o tej 21-wszej jest w dalszym ciągu bardzo ciepło – w trakcie dnia jechałem często jedynie w bokserkach z pieluchą oraz w klapkach, co skutecznie pomagało się chłodzić. Pęd powietrza przy prędkości >20 km/h stawał się przyjemny dla skóry.

DZIEŃ 5

2012-08-13 (środa)

Wstajemy o 6:15. Pakowanie na tyle idzie dobrze, że już o 07:40 jesteśmy na trasie. W nocy wiatr przyniósł trochę chmur, bo odnotowujemy lekkie zachmurzenie, a miejscami musiało padać, bo omijamy gdzieniegdzie małe kałuże. Plan trasy na ten dzień wyłącza drogi lokalne (czytaj żółte), co ma nam przynieść jazdę od rana do wieczora po asfalcie.

W tym momencie może warto nadmienić o spodziewanym charakterze Ukrainy wschodniej postrzeganej jako przemysłowa. Otóż to całkowita prawda. W każdym większym mieście coś się dzieje – a to kopalnia piasku, a to złoża tytanu itp.

Przejeżdżamy przez Wilnohirsk, wjeżdżamy na magistralę 04, która wita nas licznymi pagórkami ciągnącymi się przez ponad 30 km. Zjeżdżamy z niej na pomarańczową. Na zasłużony obiad na 90 km jemy bardzo dobre pierogi z mięsem, choć przygotowanie ich zajmuje nam sporo czasu. Wiatr tak się wzmaga, że nasze osłony na palnik, przeciwwietrzne z karimat, nie pomagają. Udaje mi się także dostać krajowy jogurt, gdyż zarówno mleko jak i inne produkty mleczne są nie do dostania na prowincji ukraińskiej. Widocznie wszyscy mają krowy ;-)

W jednej z wiosek napotykamy na problem z dostaniem wody. Nie chcemy jej kupować w sklepie, zresztą też jest z tym problem, bo są tylko gazowane. Jedno z gospodarstw odpowiada, że nie ma wody, drugie, że mało i nie da. Trzecia próba okazuje się na tyle skuteczna, że ponad 80 letni dziadek będący chyba jedynym na zastanym gospodarstwie dzieli się z nami wodą z kubeczka. Daje nam mniej niż litr wody, ale jakże jej potrzebujemy. Pan z racji wieku ma przytępiiony słuch i zapewne wzrok, jednakże pyta się skąd przyjechaliśmy. Odpowiadamy, że z Polski. Na to dziadek zmienia się w nastolatka – zaczyna mówić głośniej, wyprostowuje się i strzela słowami jak z karabinu maszynowego: „Urodziłem się w Białowieży. Niedaleko była Hajnówka, Białystok”. Jeszcze parę zdań dodał, ale już ciężiej jest go zrozumieć. To wszystko w języku polskim! I to jak wyrazistym – bez naleciałości, a przypominam jesteśmy 1000 km od granicy polsko-ukraińskiej. Może mi się tylko zdawało, ale widziałem parę łez u dziadka. Zresztą nie ma się czego dziwić – wywiało go od miejsca narodzin dosyć daleko. Trochę zdziwieni całą sytuacją w porę nie zdajemy sobie sprawę, że mogliśmy mu dać wiezionych ze sobą parostronicowych przewodników o współczesnej Polsce, wziętych z biura turystycznego w Warszawie. Szkoda, ale już nie wracamy. Jak ktoś chętny, to dziadunio mieszka w jednym z ostatnich domostw we wsi, której niestety nie pamiętam nazwy...

Późnym popołudniem, robiąc zakupy w jednym ze sklepów wiejskich, ekspedientki zauważając nasze „obce” pochodzenie, zapytują: „Jak się nam podoba na Ukrainie?”. Nie czekając na naszą odpowiedź mówią: „Biednie, prawda?”. Twierdzimy z Kubą jednogłośnie, że może i tak, ale za to takich widoków jak na Ukrainie to szukać ze świecą na Zachodzie. Mówimy prawdę,

ale co godne podkreślenia, to Ukraińcy powszechnie są świadomi przepaści gospodarczej między Polską a nimi, nie wspominając już o krajach Europy Zachodniej.

Wodę na nocleg bierzemy u Pana, któremu wyraźnie się nie spieszy – postój trwa z 15 minut przy akompaniamencie ujadającego psa gospodarza. Miejsce na nocleg znajdujemy 2 km za Nowopokrowką – paręnaście metrów od mało uczęszczanej szosy, odgrodzeni szpalerem drzew i wysokich traw. Dystansem tego dnia trochę nadrabiamy kilometrów, ale czujemy go w nogach.

DZIEŃ 6

2012-08-14 (czwartek)

Wstajemy jak zwykle i ochoczo zbieramy się do wyjazdu z racji tego, iż zaczyna się robić ponownie ciepło, wręcz duszno. Jedzie się jednak na tyle łatwo, że pierwszy postój robimy dopiero na 30 km, na polance, z racji braku sklepu w pobliżu.

Dojeżdżamy już nieco głodni do Zaporozża. Zatrzymujemy się na jego przedmieściach pod marketem. Miasto sprawia wrażenie dosyć pęknętego – pełno brzydkich bloków, szerokie jezdnie z muldami kilkunastocentymetrowymi, ludzie posępni i wszechobecny brud. Trochę jak w Polsce ;-). Dysponujemy pogładową mapą Zaporozża, a głównie Chortycy. W planach przed wyjazdem założyliśmy sobie wizytę w fabryce samochodów AvtoZaz (tak, Ukraińcy produkują własne samochody, a raczej nasze Lanosy i auta chińskie) oraz w Muzeum Obwodowym. Z obydwu rzeczy rezygnujemy z różnych przyczyn. Decydujemy się dokładnie zwiedzić Chortycę, czyli największą wyspę na Dnieprze, znajdującą się naprzeciw nabrzeża miasta Zaporozże, poniżej DnieproGESu, czyli z kolei największej elektrowni wodnej Ukrainy. Szybko znajdujemy drogę na Chortycę podziwiając przy okazji budowę nowej przeprawy przez Dniepr – naprawdę mają rozmach, ale tak jak jest często u nas – robotników na budowie mało.

Wjeżdżamy na wyspę mniej więcej po środku. Kierujemy się wprawdzie na jej południowy brzeg, przeczytawszy w przewodniku, iż znajdują się tam rekonstrukcje statków z epoki. I prawie je znajdujemy. Piszę prawie, bo tabliczka z kierunkiem na flotę zaporoską została przez nas odnaleziona, ale flotylli nigdzie nie ma. Nikogo wokół żeby się spytać. Uparcie nawet pchamy się w grząski piach nie chcąc dać za wygraną, ale jednak: statków nie znajdujemy. Trochę zawiedzeni wracamy tą samą drogą na północ wyspy.

Notabene Chortycyca należy do jednego z siedmiu cudów Ukrainy. Jej długość to aż 12,5 km przy średniej szerokości 2,5 km. Praktycznie nie czuć, że jest się na rzecznej wyspie! Wyspa jest słabo zaludniona – parę domostw, cmentarz chyba bardziej liczny niż wieś, mało zwiedzających. Północ wyspy, do której kierujemy się w drugiej kolejności sprawia lepsze wrażenie. Jest lepiej zagospodarowana – znajdziemy tam nowoczesne muzeum, kamienny krąg siły, rekonstrukcję zabudowań Sycy Zaporoskiej na wyspie. Do Muzeum nawet się nie zbliżamy, bo trzeba mieć zarezerwowane minimum 2 godziny i po ukraińsku to niewiele zrozumiemy. Nasze zainteresowanie wzbudza rekonstrukcja Sycy – ostatecznie do tej małej drewnianej osady wchodzi sam. Robi na mnie wrażenie – całość naprawdę oddana z detalami. Wejście kosztuje 18 hrywien. W środku jest łazienka co pozwala nam na wzięcie wody, bo znowu upał dokucza.

Reasumując, na zwiedzanie Chortycy trzeba sobie zarezerwować ok. 4 godzin chcąc zaliczyć wszystkie możliwe punkty widokowe. Nie jest to miejsce przystosowane dla turystów – oznakowania praktycznie nie ma. Istnieje szereg wąskich leśnych ścieżek, których na mapie nie znajdujemy. Z tego też powodu w samym Zaporozżu (licząc od tabliczki wjazd do tabliczki wyjazd) pokonujemy przeszło 45 km, z czego 25 km na samej Chortycy. Z miasta wyjeżdżamy magistralą, przekraczając rzekę wspomnianą już tamą. Mało kto zdaje sobie sprawę, ale z tą tamą jest związana straszna historia. W sierpniu 1941 r. podczas niemieckiego oblężenia wojska sowieckie wysadziły tamę, co spowodowało stworzenie się fali uderzeniowej, która według różnych szacunków zabiła od 20 tys. do 120 tys. ludności cywilnej. Pod względem militarnym okazała się kompletną klapą – Niemcy stracili „zaledwie” 1,5 tys. żołnierzy.

Kuba gorzej się czuje – chyba odwodnienie po raz kolejny. Jedziemy wolniej i staramy się więcej pić wody. Na obiad znowu pierogi, które prawie nam się już zagotowały w sakwie, a od momentu kupna minęła zaledwie godzina. Nocujemy za miastem Wilniańsk po przejechaniu ponad 125 km. Z miejscem na nocleg jest trudno – wszędzie pola, brak lasów. Dojeżdżamy

od głównej drogi na ponad 500 m dla bezpieczeństwa. Udaje się nam wcisnąć między pole uprawne a szpaler drzew, choć jest na styk. Do późnego wieczora jedynie parę samochodów przejechało boczną drogą, ale o takich godzinach, że byliśmy już kompletnie niewidoczni.

DZIEŃ 7

2012-08-15 (piątek)

Wstajemy i ruszamy jak zwykle. W nocy nie byliśmy przez nikogo niepokojeni, ruch samochodowy był daleko, czujemy się wyspani. Przez pierwsze 30 km kontynuujemy jazdę magistralą. Ruch na niej w dalszym ciągu nie jest jakiś tragiczny, ale kultura jazdy Ukraińców na wschodzie jest zgoła odmienna od tej na zachodzie kraju. Tutaj jeździ się ryzykancko i wręcz szuka niebezpieczeństw. Trochę ciężko to zrozumieć, ale czasami odnosimy takie wrażenie. Dla przykładu: zdarzało się, że auto, które miało okazję nas wyprzedzić w bezpiecznym miejscu, czekało na zakręt i linię ciągłą, aby móc wyprzedzić. Serio, tak było! Kolorytu całości dodaje także sposób parkowania auta – jest bardzo dynamiczny, hamują i ruszają z piskiem.

W miejscowości Nowomikołajewka skręcamy w lewo. Mamy zamiar jechać drogą pomarańczową. Tą którą jedziemy nie wygląda na taką, ale z kolei nie było widać żadnej innej drogi. Nie ma się kogo spytać o radę. Rozdzielamy się z Kubą – ma pojechać sobie wolno do przodu, a ja poszukam dla siebie wody, bo mi w międzyczasie jej zbrakło. Zajmuje mi to ładnych parę minut, ale udaje mi się w końcu kogoś znaleźć. Przy okazji dowiaduję się, że jedziemy drogą żółtą, a rozwidlenie na pomarańczową było kilometr wcześniej. Pędem ruszam za Kubą, który zdążył odjechać ponad 2 km. Udaje mi się go dogonić – co śmieszne Kuba radośnie filmuje mój pościg za nim, po czym mówię mu, że źle jedziemy i uśmiech z jego twarzy momentalnie znika. Nie chce mi wierzyć, ale w końcu przekonuję go. Decydujemy się nie zawracać i jechać dalej drogą lokalną. Wrócimy na zaplanowaną trasę skręcając w Iwaniwsku w prawo. I tak też robimy. Tym sposobem i tak nadkładamy 10 km z pierwotnego planu, ale trudno.

W trakcie jazdy napotykamy mały staw, w którym podejmujemy próbę wyprania ciuchów, bo już zaczęły nam się kończyć świeże, a to siódmy dzień jazdy! Ze zbiornika wody trochę cuchnie i zauważamy parę śniętych ryb, ale nie zraża nas to. Kuba, co niespotykane, pierwszy do prania się zabiera i niedługo później szybko zaczyna tego żałować. Brzeg stawu okazuje się przyschniętym błotem, ale jedynie z góry. Po wejściu w nie człowiek szybko się zapada. Kuba zostawia wręcz klapka w wydrążonej przez siebie dziurze. Czyści się później z tego błota paręnaście minut. Ja w porę się wycofuję widząc co się dzieje i praktycznie zostaję nieubłocony.

Z brudną odzieżą dojeżdżamy do Sofiwki, gdzie udaje nam się w końcu zrobić pełne pranie w rzece. Też jest dosyć grząsko, ale są liczne kamienie, które umożliwiają pewne stanie na gruncie. Zaraz po praniu przeglądam swój rower. Trzy dni temu musiałem poluzować tylni hamulec, bo koło dostało lekkiego bicia. Mam dosyć rzadko spotykane hamulce hydrauliczne Magury typu v-brake, które nie znoszą innego koła niż idealnie zaplecionego. Sprawdzam naciąg szprych i natrafiam na coś co mnie zmraża – pękniętą obręcz, a wręcz wyrwaną przy nyplu. Tak jakby szprychy okazały się silniejsze niż cała obręcz. Naradzamy się co tu począć i decydujemy się poluzować w miejscu pęknięcia szprychy, aby zatrzymać proces. Okazuje się to dobrym rozwiązaniem – słyszymy lekki „strzał” metalu. Oczywiście koło od razu dostaje większego bicia, ale chociaż może nie wyrwie mi do końca reszty obręczy. Aby móc jechać zdejmuję jedno ramię hamulca.

Jedziemy drogą lokalną do wsi Romanki. Na szczęście nie po szutrze i kamieniach, a po lichym asfalcie, ale po asfalcie. Staram się oszczędzać koło jak mogę. Kupujemy kawałek kielbasy i bierzemy wodę od młodego chłopaka, który chyba sam został na gospodarstwie. Zapytujemy się go jednocześnie czy można odpocząć w altance przed ich domem i zrobić sobie obiad – nie widzi problemu, więc na obiad jemy makaron z kielbasą w zacienionym miejscu. Towarzyszą nam przybłądy-młode koty, które dostają swoją porcję żarełka od nas.

Odpoczynek się nam przydaje, bo od rana pod wiatr w pałącym słońcu. Jako że przejechany dystans jest słaby robimy praktycznie bez przerwy ostatnie 40 km prócz nader interesującej parominutowej przerwy pod sklepem w miejscowości Prosjana. Miejscowy, lat około 50, podjechałszy motorynką zaczepia nas i pyta czy pijemy. Odpowiadamy, że tak, ale nie podczas jazdy na rowerze. Następnie sam wchodzi do sklepu i wraca z setką wódki w plastikowym

przezroczystym kubeczku. Wypija na raz jego zawartość tuż przy nas. Jeszcze nas nagabuje, ale że niezbyt rozmowni byliśmy, bo zmęczeni, to w końcu rzuca, że „Polaczki pany” i siada na jednoślad i odjeżdża. Odniosłem wrażenie, że jest on dumny ze swoich możliwości alkoholowych. Zapewne wśród znajomych ma to wymiar szacunku, a dla przeciętnego zachowawczego Europejczyka, a tym bardziej Skandynawa, to czysta głupota.

Jedziemy dalej bez wytchnienia. W odległości nie więcej niż 100 m ciągną się wzdłuż drogi czynne tory kolejowe. Długo szukamy odpowiedniego miejsca na nocleg, na szczęście ciągle podążamy w dobrym kierunku. W końcu udaje nam się oddalić w głąb pól i skryci za polem słoneczników z jednej oraz drzewami z drugiej strony rozbijamy się zaraz przy polnej drodze z powodu braku innego miejsca, ale także zapadającej szybko szarówki.

DZIEŃ 8

2012-08-16 (sobota)

Długo zasypiam, bo w niewielkiej odległości od namiotu, skrzypi jak zawiasy w starych drzwiach drzewo. Mimo to i tak rano czuje się wyspany. Pierwszą myślą po obudzeniu jest oczywiście stan tylnego koła, które mam zamiar jeszcze raz obejrzeć już w blasku słońca. Budzimy się nawet nieco wcześniej niż zwykle, bo o 5:30, na co Kuba reaguje pochmurną miną przez pierwszą godzinę. Na obręczy zauważam w sumie pięć pęknięć – tragedia po prostu. Nigdy nie zdarzyła mi się taka sytuacja. Postanawiamy ruszać prosto na Charków. Aby to osiągnąć musimy cofnąć się o 2 km i skrócić w prawo na Perszotravensk.

Wiatr ani trochę nie zelżał – jedzie się równie ciężko co dnia poprzedniego. Po 30 km wjeżdżamy na magistralę do Pawłogradu. Jako, że oddalam się nieco od Kuby. Chętnie wchodzę w pogawędkę z miejscową drogówką. Rozmawia się miło – tłumaczę, że rower się popsuł, pokazuję gdzie itd. Po paru minutach widzę jednak, że przeszkadzam mu „łapać klientów” i spokojnie udajemy się w dalszą drogę. Kuba nie jest zbyt zadowolony z mojej pogawędki i radzi, aby nie być tak towarzyski dla tutejszej władzy, bo to może na nas ściągnąć niepotrzebne pytania i niesnaski. Radę przyjmuję zgodnością, jak na dobrego ucznia przystało ;-)

Magistrala jest w stanie agonalnym – garby wzdłuż drogi osiągają czasem wysokość kilkunastu centymetrów. Jedziemy wężykiem, aby je ominąć, a to staje się niebezpieczne z racji dużego ruchu kołowego. Dopiero po przejechaniu 10 km ruch trochę maleje i wraca do poziomu „ukraińskiego”. Podczas przerwy pod sklepem natrafiamy na tajniaków milicyjnych w czarnej ładzie. Zauważamy dobre stosunki z miejscowymi, co nas trochę zadziwia.

Udaje nam się dojechać do Pawłogradu. Pytamy się dwukrotnie napotkanych cyklistów o najbliższy sklep rowerowy, ale otrzymujemy informację, iż najbliższy jest w Dniepropietrowsku... Nie tracąc czasu odbijamy na pomarańczową drogę T2107 na północ. Robimy krótką przerwę, aby się posilić na rogatekach miasteczka.

Na obiad standard – makaron z parówkami. Wiatr jak wiał tak wieje, ledwo udaje nam się zagrzać wodę na ten makaron. Przy okazji golimy się, pierwszy i ostatni raz na tej wyprawie. Po niespełna godzinie ruszamy w dalszą drogę w kierunku miejscowości Łozowa. Droga spokojna, mamy czas na podziwianie mijanych domostw i natury. Późnym popołudniem robimy zakupy na wieczór i rano w sklepie, przy którym zauważamy dość nietypowy stojak na rowery. Jego budowa jest przystosowana do rowerów mających koła ok. 40 cali. Nie potrafimy sobie wyobrazić co autor miał na myśli. Nie wygląda to na towar z odzysku, a faktycznie zrobiony stojak od początku do końca. Mimo inwencji twórcy nie jest on oblegany przez miejscowych rowerzystów.

Ostatnie 5 km przejeżdżamy z silnym wiatrem w twarz. Brak drzew skutecznie zwiększa jego siłę – duje strasznie. Dodatkowo raczeni jesteśmy pagórkami typu „góra, dół, góra, dół”. Na sam koniec dnia wdrapujemy się na mega górkę, na którą wjeżdżamy w tempie 7-8 km/h z bólem na twarzy. Zmęczeni szukamy miejsca na nocleg, ale pierwsze podejście okazuje się nieudane. Wszędzie stopy, zero osłony przed ciekawskimi, no i przed wiatrem. W końcu znajdujemy ścieżkę w bok, odjeżdżamy 400 metrów od głównej drogi i rozstawiamy się zaraz przy polnej drodze, na wąskim pasku w miarę równego terenu, nieprzeznaczonego pod uprawę, zaraz przy szpalerze z drzew z jednej strony, a drugiej osłonięci polem wysokich, jednak uschniętych już

słoneczników. Rozbijamy się o naprawdę przyzwoitej porze – nawet kolację robimy przy świetle dziennym, a wspomnieć należy, że w tamtych rejonach o tej porze roku, zachód słońca postępuje już przy godzinie 19-stej czasu polskiego. Niedługo po rozbięciu zawita do nas piękny gość – modliszka. Praktycznie nie odróżnia się od otoczenia – ciężko ją zauważyć na tle trawy, a tym bardziej mojego namiotu, który też jest zielony. Modliszka okazuje się niezbyt ruchliwa, widocznie jest zaraz po kolacji ;-). Aż dziw bierze, iż tak niesamowity owad jest najbliższym spokrewnionym z brzydkimi karaczanami (np. karaluchy!) i termitami. Tak w ogóle to komary w ogóle nam nie dokuczają, za to robactwa naziemnego wszelkiej wielkości jest mnóstwo. Widocznie im też suchość dokucza, bo w zalanych na noc naczyniach znajdujemy zawsze pełno paskud.

DZIEŃ 9

2012-08-17 (niedziela)

Śpimy w sumie nieco dłużej niż zazwyczaj i przez to zwijamy się szybko. Po wjeździe na szosę okazuje się, iż wiatr ani trochę nie zmienił swojego kierunku, ani nawet nie zelżał. Po płaskim udaje nam osiągać średnią prędkość 15 km/h, a z lekkich górki hamuje nas wiatr do 20 km/h. Co gorsza przeistacza się on tak, że wieje z różnych kierunków i z różną siłą w taki sposób, że tworzą się zawirowania.

W takich warunkach jedziemy przez prawie 70 km. Jesteśmy skonani. Dystans ten pokonujemy wspomnianą już drogą T2107 prosto na północ o ruchu w miarę spokojnym, tylko miejscami dosyć uprzykrzającym. Jazdę utrudnia kompletny brak drzew po bokach drogi, które chroniłyby przed podmuchami. Na szczęście w połowie dnia droga trochę się wyplaszcza i nie jesteśmy już zmuszeni do jałowych podjazdów góra-dół.

W jednym z mijanych miast zauważamy specyficzne krawężniki o wysokości chyba ze 30cm – inwalidzi (których z pewnością po wojnie nie brakuje) są skazani na siedzenie w domu. W przydrożnym sklepie kupujemy co nieco na obiad – pierogi z mięsem za 18 hrywien za 1 kg to naprawdę dobra cena.

Parę kilometrów dalej stajemy w niedokończonej stacji benzynowej, aby wziąć wodę. Gospodarz okazuje się bardzo rozmowny i co i raz zaczepia Kubę. Pyta się co robi, gdzie mieszka i pracuje (na fabryce, młotem robi czy menadżer w office ;-). Jednocześnie jest pełen zachwytu nad Polską. Podkreśla, że woda u niego jest złej jakości i jej nie poleca. Niezrażeni tym faktem, bo przecież będziemy gotować w niej pierogi, pozwalamy się jej spokojnie nagrzać w bidonach, co przy takim upale nie trwa długo. Podczas spożywania pierogów zaczynamy się zastanawiać co może być takiego w tej wodzie, przed którą już niejednokrotnie byliśmy przestrzegani. Od paru dni parę razy dziennie gospodarze mówią, że to kiepska woda. Dzień wcześniej na wieczór obydwaj dostaliśmy krótkiego, acz mocnego rozwolnienia, ale przecież musimy ciągle coś pić przy takim upale. Zaraz przed obiadem, może i ze stresu, znowu mnie dopada krótki „durchfall“. Wymieniamy na zmianę: salmonella, larwy, dur brzuszny, glisty, owsiki, przywry, lamblia itd. Napięcie rośnie, a sucho w gardle się robi. Woda faktycznie nie pachnie najlepiej, wygląda w porządku, piliśmy już gorszą jeśli chodzi o walory smakowe i estetyczne, ale nikt tak często nas nie przestrzegał, a wodę piliśmy zawsze ze studni. Tym razem parę minut się mocno zastanawiamy czy wylać wodę z bidonów, czy też wypić. Jako pierwszy przełamuje się Kuba – wrzuca tabletkę z witaminami do wody, czeka parę minut i stwierdza, że raz kozie śmierć, z pragnienia chociaż nie umrze i bierze łyk i stwierdza, że całkiem normalna ta woda <hehe>. Później ja biorę łyk i strach mija – wsiadamy na rowery i jedziemy dalej na północ. Po 10 km natrafiamy na większą. Nauczeni wcześniejszymi sytuacjami, pytamy się zawczasu czy woda jest zdatna do picia. Otrzymujemy odpowiedź, że jak najbardziej i nie ma się czego obawiać.

Wiatr zaczyna słabnąć. Napotykamy na przewróconą cysternę w rowie, trwa właśnie akcja jej podnoszenia. Tego dnia paru Ukraińców postanawia nas pozdrowić z siedzenia kierowcy – podjeżdżają do nas od tyłu i trąbią, machając przy tym ręką podczas wyprzedzania. Dosyć specyficzne zachowanie, ale najważniejsze, że życzliwe. Motocyklistów na Ukrainie bardzo mało, jeśli już to jakieś wycinaki, ale spotykamy jednego na chopperze jako rarytas.

Ruch późnym wieczorem zdecydowanie maleje, ale miejsc na możliwy nocleg nie przybywa. Zatrzymujemy się w gospodarstwie po wodę na wieczór i rano. Prócz napełnionych bidonów Pan chce nam dać 5 litrową bańkę z wodą. Nie chcąc być nie uprzejmym zaczynamy kombinować przy nich jak tu zamocować ją do roweru i po paru udawanych próbach (bo przecież i tak wiedzieliśmy, że nie damy radę tego zabrać ze sobą) zwracamy bańkę i serdecznie dziękujemy za dobre chęci. Pytamy się również o dalszą drogę do Charkowa. Uzyskane informacje pozwalają nam bezbłędnie skręcić z drogi pomarańczowej na lokalną, przez co udaje nam się ominąć obwodnicę miasta. Zaraz po wjeździe na żółtą drogę szukamy miejsca na nocleg. Po 3 km skręcamy w kierunku przydrożnego lasu (niestety posianego przez człowieka) i rozbijamy się dosłownie 'na styk' między drzewami. Wieczorem podchodzi do nas duże zwierzę (sarna, dzik?) – słyszymy łoskot liści. Otwieramy na trzy cztery namioty wraz z czołówkami na głowie i z gazem w rękę, ale zwierzę szybko ucieka w głąb lasu i nie udaje nam się dojrzeć co to za gatunek. Dodatkowo spadek terenu ułatwia zwierzęciu w sprawnej ucieczce. Około 5 rano znów słyszymy szuranie po liściach, ale w znacznej odległości i nie ma sensu podnosić alarmu. Żywność pochowana w namiotach, brak resztek na zewnątrz – zwierzę raczej z ciekawości podchodzi, a nawet może nie zauważyć ciemnych powłok tropików namiotów.

Tego dnia Kubie się jedzie znacznie lepiej ode mnie i przez prawie cały dzień jestem „ciągnięty” przez Towarzysza. To nawet nie był kryzys, bo kryzys trwa krótko – po prostu wiatr mnie wyczerpał i psychicznie zacząłem się łamać. Kubie też się ciężko jechało, ale jakoś jechał z zawziętą miną. Dobrze go mieć przy sobie w takich chwilach ☺ Acha, wieczorem kąpiel, jak co dzień zresztą – ach te luksusy.

DZIEŃ 10

2012-08-18 (poniedziałek)

Rano ledwo zrywamy się z łóżek, a że jesteśmy skryci w drzewach promienie słońca nie są w stanie dotrzeć tak głęboko w las.

Do Charkowa mamy około 40 km, a jedziemy tam m.in. z powodu uszkodzonej obręczy, z nadzieją, że uda się ją naprawić, a jak nie, to powziąć inne, bardziej radykalne kroki (w grę wchodzi nawet powrót koleją do Kijowa).

Na przedmieścia prawie 1,5 mln miasta dostajemy się żółtą drogą lokalną, która nieźle daje nam z rana w kość. Wzniesienia sięgają czasem 12%, a sama droga usiana jest licznymi pagórkami i dodatkowo jest kręta. Na szczęście wiatr jest słabszy i tak już nie wybija z rytmu „pedałowania”.

Miasto sprawia wrażenie zwarte, aglomeracja nie stanowi drugie tyle co samo miasto. Począwszy od wjazdu wypatrujemy po obydwu stronach (Kuba z lewej, ja z prawej) sklepu rowerowego. Dodatkowo pytamy się napotkanych młodzieńców na rowerach (w miarę nowoczesnych) o takowy sklep – nie wiedzą, ale radzą jechać dalej, do centrum miasta, co też czynimy. Po parunastu minutach po lewej stronie drogi zauważamy mały sklepik „Bikelove”. Pełny obaw wchodzę do środka ze słownikiem w rękę i próbuję powiedzieć o co mi chodzi. Kieruję obydwu pracowników sklepu na zewnątrz i pokazuję problem. Chcą bardzo pomóc, ale jest problem z częściami. Dzwonią przy mnie do trzech sklepów, ale też nie mają potrzebnych artykułów „od ręki”. W końcu znajdują u siebie wąską obręcz, ale powinna się nadać – przeplotą koło, wezmą starą piastę i kasetę. Oferta wydaje się atrakcyjna (120 hrywien za całość), na co od razu przystajemy. Zostawiamy im oddzielnie moje koło i obydwa rowery, wcześniej je spinając ze sobą, a nasze sakwy biorą do środka swego niewielkiego sklepu (szerokość może 1,5 m, długość 8 m). Idziemy szukać kantoru, bo mnie czekają nieprzewidziane wydatki, a i tak mamy 2 godziny wolnego. Do centrum miasta nie ma co jechać, bo za daleko, ale pokręcić się po okolicy można – planujemy w pierw wymienić walutę, a następnie coś zjeść.

Nie odeszliśmy daleko jak jeden z pracowników sklepu rowerowego, w którym zostawiłem koło do naprawy, nadeżdża rowerem i próbuje nam wytłumaczyć, że piasta jest na 32, a nie na 36 szprych, jak im mówiłem. Zaczyna się robić problem. Mówią, że jeszcze poszukają, ale że mamy przyjść niedługo. Czym prędzej wymieniamy walutę w Diamont Banku (bardzo dobry kurs, lepszy niż w kantorze!). Kuba musi pokazać paszport, w przeciwieństwie do mnie – czyżby wychodziła na jaw moja kaukaska uroda? ;-) Rezygnując już z posiłku wracamy do sklepu. Mówią, że nic nie

wskórali, ale jest jeden sklep, gdzie na pewno nam pomogą. Oferują podwózkę, z której korzystamy, bo szukanie konkretnej ulicy w takim mieście, nawet ze wskazówkami wydaje się mocno czasochłonne. Pakujemy rowery do bagażówki (Renault Traffic bądź Master) i w drogę. Jazda z krewkim Ukraińcem dostarcza wielu niespotkanych przeżyć – 110 km/h w mieście, bez włączania kierunkowskazów, jazda na wycucie, zapominanie o pasach ruchu, słowem istna samowolka. Kuba ma się czego trzymać, siedzi z boku. Ja siedzę w środku, po prostu milczę lub próbuję coś tam dukać z kierowcą.

Po paru minutach podjeżdżamy pod sklep – velostyle.com.ua (ул. Академика Павлова 88), który przypomina trochę nasz SkiTeam lub coś w tym stylu. Mój pesymizm się od razu włącza – wygląda za profesjonalnie. Wchodzimy do środka – wystawione rowery naprawdę w niczym nie ustępują tym w Polsce i to w większych miastach. Pełen obaw podchodzę do kasy i opisuję problem, trzymając w ręku popękana obręcz. Starszy Pan, lat około 50, ogląda wnikliwie koło i oznaczenia na nim i podaje nazwy komponentów młodszemu koledze, który dzielnie wszystko zlicza na kalkulatorze. Nie mają też obręczy na 32 otwory (zatem zastosowanie obecnej piasty nie jest możliwe), ale mogą złożyć całe nowe koło za 560 hrywien, po negocjacjach cena spada o 20 hrywien. Próbuję im wytłumaczyć sytuację, że chcę tylko dojechać do Kijowa – sprzęt może być słaby, oby wytrzymał 500-600 km jazdy. Mówią, że można jeszcze spróbować na jakimś bazarku, ale nie są zainteresowani tłumaczeniem gdzie, co i jak. Rezygnujemy zatem z pomocy, wychodzimy na zewnątrz sklepu i robimy krótką naradę. Opcji do wyboru parę: 1) robimy u nich koło, płacąc jeszcze ekstra za ekspres (wstępnie poinformowali, że na jutro rano mogą zrobić), 2) wsiadamy razem do pociągu do Kijowa, 3) ja tylko wsiadam do pociągu, Kuba wraca na rowerze i opcja ostatnia: 4) jazda dalej, aż do całkowitego pęknięcia obręczy. Decyzja głównie zależy ode mnie, bo Kuba stwierdza, że nigdzie sam i tak nie pojedzie i oczekuje zarazem pozytywnej decyzji dla niego ;-). Rzadko ryzykuję, ale teraz nie mam wyjścia – jedziemy dalej, na ile starczy sił obręczy, na co Kuba przyklaskuje i chwali szybką decyzję. Ochocho montujemy koło z powrotem w rowerze i ruszamy w drogę.

W Charkowie spędzamy łącznie razem 3 godziny, przez obręczowe problemy nie zwiedzamy rzetelnie miasta i jego atrakcji, a naprawdę jest co zwiedzać – monaster, sobory, plac swobody i miejsce bezpośrednio związane z Polakami – cmentarz ofiar totalitaryzmu, na którym spoczywają oficerowie Wojska Polskiego rozstrzelani przez NKWD wiosną 1940 r. Udaje nam się zwiedzić „na szybko” monaster Opieki Maki Bożej, sobór Zaśnięcia Matki Bożej oraz sobór Zwiastowania. Nawet nie zauważamy budynków przemysłowych, w których pracuje co dziesiąty mieszkaniec Charkowa! Jest to pozostałość po czasach sowieckich, gdzie Charków zaraz po Moskwie i Leningradzie, był największym ośrodkiem przemysłu i handlu w ZSRR. Po okresie regresu w okresie 1989-2000, przemysł w pierwszych latach XXI wieku zaczął się odradzać i ma się całkiem nieźle.

Wyjeżdżamy z miasta jakby lżejsi – zrzuciliśmy z siebie tą niepewność i nie zastanawiamy się czy się uda. Mówimy już: na pewno dojedziemy! Przedtem jeszcze odwiedzamy McDonalda, aby szybko zjeść coś na ciepło. W trakcie szukania drogi wyjazdowej mamy okazję porozmawiać chwilę z tutejszymi kobietami, które zachwycają mieszaną urodą słowiańsko-azjatycką, ale przy tym język angielski opanowany mają biegle!

Droga do Połtawy okazuje się w super stanie – równy asfalt, za to wąskie pobocze, ale umiarkowany ruch jak na drogę oznaczoną jako międzynarodowa i wiatr w plecy czynią jazdę naprawdę przyjemną. Planujemy w 1/3 trasy do Połtawy zjechać na lokalne drogi, trochę nakładając, ale jadąc w wyższym komforcie i podziwiać ukraińskie wsie. Pierwszy skręt okazuje się nietrafiony i po kilometrze szybko wracamy z powrotem na główną drogę. I to by było na tyle – następnego skrętu nie zauważamy, napotkani ludzie nie wiedzą o co nam chodzi, powtarzając ciągle, że magistralą będzie szybciej. Mają na pewno rację, ale nam nie o to chodzi.

Po drodze jest krucho z miejscowościami – magistrala mija je wszystkie z boku. Sklepów przydrożnych praktycznie brak. Udaje nam się jednak jeden znaleźć i mocno wyczerpani odpoczywamy ze 30 minut, robiąc już zakupy na kolację. Niedługo potem, mając na uwadze walkę z czasem oraz brakiem miejscowości po drodze, pokonujemy dystans 15 km w najszybszym chyba tempie podczas tej wyprawy – trzymamy prędkość non-stop 25-27 km/h. Zaczyna się ściemniać,

a chcemy jak najwięcej ujechać tego dnia, nadrobić - poniekąd stracony czas - na próbę remontu roweru w Charkowie. Zmieniamy się co chwila na prowadzeniu dwuosobowego peletonu. Jadąc za Kubą zauważam, iż manewruje prawą dłonią na rączce kierownicy tak jak Stallone w filmie „Więcej niż wszystko” podczas siłowania na ręce. Wygląda to bardzo dostojnie i musi coś oznaczać. Nie mam jednak śmiałości spytać po co tak robi ;-) Wycieńczeni po sprincie skręcamy na lokalną drogę, widząc na niej niewielkie zabudowania. Po drodze napotykamy parę opuszczonych chat, ale szybko znajdujemy zamieszkałe gospodarstwo skąd bierzemy wodę. Następnie cofamy się z powrotem w kierunku głównej drogi i bacznie obserwujemy możliwość schowania się przed wścibskimi. Czas zaczyna naglić – robi się coraz ciemniej. W końcu rozbijamy się na nierównym ściernisku 500 m od głównej drogi. Stosunkowo łatwo nas jest dostrzec od strony pola, od strony drogi już nie. Nie mamy innego wyjścia, z pewną obawą rozbijamy namioty. Nadchodząca ciemnica skrycie nas ogarnia przez co humory od razu się poprawiają. Siadamy do kolacji, wcześniej kąpiąc się w zimnej wodzie, która nie zdążyła się ogrzać w bidonach. Ogólnie pierwszy zimny wieczór, bo dotychczas ciepło było do późnego wieczora.

DZIEŃ 11

2012-08-19 (wtorek)

Wstajemy jak zwykle, zbudzeni promieniami słonecznymi, które szybko ogrzewają nas po dość zimnej nocy. Niedługo potem, przez gęste krzaki, które odgradzają nas od lokalnej drogi przedziera się miejscowy i pyta co tu robimy. Parę zdań tłumaczenia i sprawa załatwiona – oddala się w spokoju. Kuba nawet nie raczy się odezwać, bo przecież jest już rano i w sumie to już go nie obchodzi o co tam się pytają- wyspał się i to jest najważniejsze, a że zaraz ruszamy, to problemu nie widzi.

Jeszcze przed wyjazdem reperuję taśmą izolacyjną przetartą rączkę na kierownicy, widocznie za mocno ją ściszałem poprzedniego dnia jak Kuba gnał na łeb na szyję ;-) 500 metrów do głównej drogi pokonujemy w mgnieniu oka i chcąc czy nie chcąc musimy nią jechać do Połtawy. Lekki wiaterek w plecy i nieźle mkniemy. Ponownie mamy problem z brakiem wsi po drodze czy jakichkolwiek innych przybytków, włączając w to również stacje benzynowe. Pierwszy postój robimy dopiero po 30 km, najzwyczajniej na poboczu. Kolejne 30 km też przebiega w dobrym tempie, po czym zaraz przed Połtawą natrafiamy na dobrze zaopatrzone „magazyn”, w którym raczymy się nietypowymi ciastkami zrobionymi z pączkowego ciasta wzbogaconego konkretnym wsadem owocowo-budyniowym.

Połtawa okazuje się bardzo ładnym miastem, choć wita nas dosyć specyficznie. Zaraz po przekroczeniu rogatek miasta zatrzymujemy się u gospodarza po wodę. Nie robi on z tego żadnego problemu, pokazuje studnię i mówi, żebyśmy się sami obsłużyli. No to kręcimy kołowrotkiem, bo spragnieni bardzo wody jesteśmy. Widok wiadra jednak okazuje się przerażający – wyławiamy część zwierzęcia (prawdopodobnie lekko przegniła noga kury). Udajemy, że bierzemy ją do bidonów i grzecznie dziękujemy za wodę. Kilometr dalej udaje nam się znaleźć stację benzynową z kranem wody na zewnątrz przez co w spokoju nawadniamy się.

Z ciekawostek dodam, iż w pierwszej połowie XVII wieku Połtawa stanowiła część zadnieprzańskich dóbr Wiśniowieckich. Trochę się naszukaliśmy, ale udaje się zwiedzić Połtawskie Muzeum Krajoznawcze (polecamy, wstęp 5 hrywien + możliwość fotografowania 15 hrywien). Adres muzeum był błędnie podany w przewodniku – najłatwiej trafić do niego poprzez pomnik Lenina, który jest naprzeciwko ;-)

Mamy w planach jeszcze zwiedzanie Soboru, ale nikt nie wie gdzie się znajduje. Pytamy się dwukrotnie o jego adres, ale pytani patrzą się na nas dziwnie mimo, że posiadamy szkic budynku. W centrum miasta wznosi się pomnik upamiętniający bitwę pod Połtawą z 1709 roku. Co ciekawe, dla Rosjan musi być to wciąż gorący temat, iż podczas protestów na Ukrainie na początku 2014 roku zwanych Euromajdanem, rosyjskie gazety podawały, iż jest to zemsta za Połtawę (połączone siły szwedzka i kozacka została wówczas całkowicie rozbita przez armię rosyjską).

Po prawie dwugodzinnym zwiedzaniu miasta wyjeżdżamy z niego. W dalszym ciągu jedziemy główną drogą. Mając na uwadze stan koła postanawiamy nią jechać jeszcze przez ponad 50 km i dopiero wtedy skręcić w boczne drogi, które zaprowadzą nas do Boryspola. Z tych przeszło

55 km udaje nam się zrobić ok. 15 km po nawierzchniach jeszcze nie oddanych do użytku – czekających na odbiór techniczny. Ukraińcy zazwyczaj nie budują nowych dróg, ale stawiają nową, szerszą od poprzedniej, drogę na kompletnie nowej podbudowie, przy czym jednocześnie znacznie poszerzają. Unikają zapewne wtedy problemów z wykupem gruntów, ale paraliżują na dwa-trzy lata ruch drogowy.

W trakcie jazdy główną drogą niejednokrotnie ocieramy się o granicę bezpiecznej jazdy. Roboty drogowe nie raz powodują, że dwupasmowa droga zamienia się w jednopasmową bez pobocza z ruchem TIRów. Parę razy zjeżdżam na bok, aby przepuścić ciężarówkę i nie stracić życia. Dawno nie jechałem po takiej drodze, nie mając nigdzie możliwości ucieczki. Dodatkowo upał nie sprzyja rozsądnym decyzjom. Pod koniec dnia łapię do tego wszystkiego pierwszą gumę (i jako pierwszy) na tej wyprawie. Na tyle wolno się jednak powietrze spuszcza, że trochę podpompowujemy i możemy przejechać jeszcze brakujące 5 km do noclegu. Udaje nam się wziąć zapas wody na noc u gospodarza. Mając w pamięci sytuację z wkładką mięsną, ale także problemami z czystością wody, pytamy się gospodarza czy woda jest zdatna do picia. Koleś nie wahając się ani chwili sam bierze parę łyków zimnej wody i temat ukreca raz na zawsze. Parę metrów dalej skręcamy z głównej drogi na wieś Lobaci i rozstawiamy namioty jakiś kilometr od głównej drogi, odgrodzeni od drogi lokalnej gęstym szpalerem krzewów i spadkiem terenu. Miejsce jest naprawdę fajne, choć płacimy za to pchaniem roweru przez ponad 100 metrów. Kąpiemy się i kładziemy grzecznie spać. Jeszcze przed snem korzystając z ostatnich promieni słonecznych dementuję koło z roweru, zdejmuję z niej oponę i dętkę. Na rano zostawiam montaż tego wszystkiego i wstawienie nowej dętki.

DZIEŃ 12

2012-08-20 (środa)

Kolejny rano okazuje się zimny, ale już nauczeni poprzednią nocą ubieramy się lepiej i zamykamy szczelnie śpiwory. Ze względu na zmianę dętki i ogólne lenistwo ruszamy ciut później niż zazwyczaj, bo około 07:30 czasu polskiego. Pozostaje nam do zrobienia ok. 6-7 km główną drogą, a później magistrale będą tylko przez krótkie odcinki.

Żółta droga okazuje się o dziwo dość ruchliwa i nie pozwala na jazdę relaksacyjną obok siebie. Wjeżdżamy na drogę T 17 19, która ma nas zaprowadzić do Mirgorodu. Napotykamy na niej kilkanaście punktów sprzedaży arbuźów, przy czym same pola uprawne tych roślin z rodziny dyniowatych mieściły się dosłownie obok. Pola tych warzyw wyglądają niesamowicie – tak jakby były porozrzucane po polu – nie widać żadnych liści, pędów itp. Na pewno wpływ na to ma wszechobecna susza, bo i owszem arbuzy lubią dużo światła i wysokie temperatury, ale potrzebują także dużo wody, choć wyczytałem, że są odporne na okresowe susze z racji głębokiego systemu korzeniowego (do 60 cm!). Pytanie co to znaczy okresowa, bo jeżeli nie pada przez dwa miesiące, to też jakby nie patrzeć jest to pewien okres ;-) Natrafiamy idealnie w czasy zbioru tego warzywa, które właśnie przypadają na sierpień-wrzesień, ale nie chce nam się taszczyć i brudzić później arbużem, więc nie korzystamy z licznych promocji, które na nas czyhają przy drodze.

Tego dnia mamy okazję podziwiać akrobacje samolotowe, prawdopodobnie wykonywane modelem myśliwca Su-27. W oddali jest widoczny radar, zatem gdzieś w pobliżu musi się mieścić lotnisko wojskowe. Z danych, które znalazłem w Internecie dotyczącymi powietrznych sił zbrojnych Ukrainy to takich samolotów Su-27 jest w służbie 36 – całkiem sporo, ale główną siłą są jednak MiGi-29. Co smutne, to więcej niż połowa eskadry jest uziemiona ze względu na brak remontów. Spowodowało to ograniczenie baz lotniczych z 50. w czasach radzieckich do 18. na chwilę obecną.

Obiad spożywamy na schodach prowadzących do nieczynnej z powodu remontu cerkwi w miejscowości Łubnie. Miasto to jest jednym z najstarszych miast ukraińskich datowane na ok. 988 rok. Przez wiele lat była siedzibą książąt Wiśniowieckich, niestety po pałacu – rezydencji zostało niewiele, dodatkowo teren nie jest dostępny dla turystów z racji tego, że znajdują się tam teraz tereny wojskowe (nie sprawdzaliśmy, ale w dwóch miejscach o tym przeczytaliśmy). Wzgórze na którym mieścił się pałac jest widoczne z daleka, więc jak ktoś ciekaw może próbować. Wracając do remontowanej cerkwi, to nie sposób jest pominąć wybranego sposobu jej restauracji –

starą drewnianą cerkiew obudowywano nową, murowaną. Wyglądało to dziwacznie i dość pokracznie. Nie przeszkadza nam to jednak w posilaniu się smacznie makaronem z kiełbasą ;-)

W Łubnie spotykamy pierwszy raz sakwiarzy, ale jadą w przeciwną stronę, do tego jesteśmy na ruchliwej ulicy, więc rezygnujemy z rozmowy. Serdecznie ich pozdrawiamy, z daleka nie wyglądali na Polaków. Zdaje się, iż trochę nadkładamy drogi podczas wyjazdu albo mapa nie odwzorowuje sytuacji rzeczywistej, bo główną drogą jedziemy znacznie dłużej niż zamierzaliśmy. W końcu dojeżdżamy do interesującego nas skrzyżowania na drugorzędne drogi prosto na północ w kierunku miejscowości o dwuznaczej nazwie Ciornuchy. Pół godziny przed planowanym noclegiem bierzemy wodę u starowinki. Widzimy, że ma pomidory i ogórki w ogrodzie i proponujemy jej ich kupno. Przynosi nam, choć tłumaczy, że są bardzo słabe z racji suszy. Chcemy jej zapłacić, ale kobieta tak ostro odpowiada „Nie!” że aż nas ciarki przechodzą. Swoją drogą pomidory i ogórki faktycznie okazują się na wpół dojrzałe, ale zawsze to jakaś odmiana. Z ciekawostek tego dnia odnotowujemy najtańszą družbę (popularny ser topiony) po 1,35 hrywny za 100g w mini markecie Merkury. Już parę razy na wcześniejszych wyprawach mogliśmy raczyć się tym serem, ale dopiero teraz znalazłem informację, iż od paru lat w Moskwie stoi niewielki pomnik przed fabryką tegoż serka w brązie i kosztował właścicieli 500 tys. dolarów! Serek ten stanowi w Rosji ponad 35% produkcji wszystkich serów. Monopolista po prostu to i kasy nie żałowali na pomnik.

Zaraz za skrzyżowaniem w prawo na wieś Chytcy skręcamy w głąb pola z kukurydzą i po 400 metrach udaje nam się znaleźć fajne miejsce. Kubie wydają się podejrzane dość świeże ślady samochodu i niska trawa, co może oznaczać, że droga jest dość często używana. Oczekujemy parę minut, ale nikt się nie zjawia, więc rozbijamy namioty. Jesteśmy tak zmęczeni, że robimy to z prawdziwą ulgą. Robimy sobie kolację okraszoną zdobycznymi warzywami, z których połowa okazuje się nie do jedzenia.

Zaraz przed północą, już podczas głębokiego snu, budzi mnie dźwięk rosyjskiego diesla – tak, to zbliża się Łada Niva. Wpierw dźwięk, później dopiero auto z oślepiającymi światłami. Wychodzę szybko z namiotu (Kuba udaje, że nie ma nikogo w domu ;d) i odważnie podążam w kierunku Łady. Silnik zgasł, światła przygasły, w środku widzę dwóch umundurowanych facetów a'la komandosi. Okazuje się, iż są to ochroniarze, ale uwaga, pół kukurydzianych, których wokół jest faktycznie sporo. Szybkie tłumaczenie i pozamiatane – odjeżdżają i już więcej nas nie budzą. Sprawdzamy jeszcze dla pewności tylko czy przypięliśmy rowery do drzewa, a ja jeszcze robię zasadzki z odciągów tak, aby natręt pociągnął mi za cały namiot przez co jest szansa się obudzić. Jeszcze przez parę minut dyskutujemy jak można ukraść kukurydzę, ale widocznie można – zapewne pod osłoną nocy przyjeżdża kombajn przystosowany do zbioru kukurydzy i już leci. Nie wyobrażam sobie wycinania kolb ręcznie, choć siła robocza na Ukrainie tania, a noce długie...

DZIEN 13

2012-08-21 (czwartek)

Wstajemy jak zwykle, mimo nocnej pobudki. Ruszamy nieco później, podobnie jak dzień wcześniej, z racji czyszczenia i smarowania napędów w obydwu rowerach, bo naprawdę trochę uwagi już potrzebowały.

W jednej z mijanych wsi napotykamy aż cztery pomniki upamiętniające poświęcenie podczas II wojny światowej. Na jednej z tablic wyczytujemy, iż w tej wsi zginął śmiercią samobójczą 21 letni chłopak. Zginął, ale uratował wokół dużo osób, bo nakrył swym ciałem niewypał. Jestem ciekaw jaka była prawda, czy ktoś mu w tym nie pomógł...

Podczas jazdy zaczyna mi hałasować tylne koło – okazuje się, że koło dostaje coraz większego bicia i jedyną możliwością, aby dalej jechać jest całkowity demontaż szczęk hamulcowych z pivotów, co też niezwłocznie czynię. Akcja przebiega bez problemów i po paru minutach mam już elegancko przytwierdzone obydwa szczęki do rury podsiodłowej oraz do tylnego trójkąta. Całość wygląda zjawiskowo – Kuba stwierdza, że dopiero teraz widać, że rower jest jeżdżony ;-)

Od 60 kilometra, przez 30 km, jedziemy główną magistralą na Kijów – szeroko, dobre tempo, asfalt gładziutki, ale nudno. Napotykamy po drodze samotnego sakwiarza, ale znów nie

udaje się zatrzymać i na chwilę choć wymienić spostrzeżenia – oddziela nas pas zieleni wraz z barierami energochłonnymi. Pozdrawiamy się jedynie machnięciem ręki i tyle. Udaje nam się znaleźć obejście głównej drogi, które nie dodawało by nam zbyt wielu dodatkowych kilometrów. Skręcamy z głównej drogi w prawo na wieś Żorawkę, z której mamy już pomarańczową drogę do samego Boryspola. Ostatni obiad podczas tej wyprawy robimy tradycyjnie – na wypasionym przystanku autobusowym w centrum wsi Żorawka. Kupujemy parówki (we wsi są aż trzy sklepy do wyboru, a czwarty otwarty w godzinach za wyjątkiem tych obiadowych), makaron jeszcze mamy i rozsiadamy się jak pany na przystanku. Jak to mawiają – „królowie życia” hehe. Podczas tej wyprawy, jedliśmy jedynie dwukrotnie na przystanku – zdecydowanie poniżej naszej średniej. Trudno stwierdzić czy taka forma się utrzyma czy też to jest kompletny przypadek.

Po niespełna godzinie ruszamy dalej – droga jest pusta, bo obsługuje tylko ruch lokalny, a tego praktycznie nie ma – parę samochodów co 5 minut. Ma to swoje dobre jak i złe strony. To drugie polega na byciu blisko z wszelkimi zwierzętami. Koza, krowa – bardzo pożyteczne zwierzęta i do tego łagodne. Niestety, natrafiamy na bandę psów, która ruszyła za nami w pościg. Psy, całkiem spore zresztą, mimo przyspieszenia tempa nie odpuszczają. Decyduję o użyciu gazu pieprzowego – w postaci strumienia (a nie spray’u) naprawdę super działa. Szybkie wycelowanie na oczy jednego z psów, krótki psik i po sprawie. Jeden odpada i reszta psów też od razu rezygnuje. Szkoda psa, bo zapewne przez parę godzin będzie odczuwał w oczach ten pieprz, ale z drugiej strony daliśmy im szansę odpuszczenia sobie, a wody w bidonie mieliśmy za mało, żeby ją marnować.

Zaraz za miasteczkiem Jagodzin skręcamy na rozwidleniu w lewo, mijamy z obydwu stron dość okazałe, połączone ze sobą wąskim przesmykiem dwa zbiorniki wodne tworzące jezioro o nazwie Supij. Bierzemy wodę u gospodarza, którego dom jest otoczony niezbyt zachęcającym do odwiedzin wysokim murem, na szczęście okazuje się, że nie taki diabeł straszny jak go malują i sprawnie nam nalewa wodę przez co rozbijamy obóz o rozsądnej porze. Parę kilometrów za wioską ma się zaczynać las, który wyraźnie jest zaznaczony na mapie – może nie jakiś rezerwat, ale z prawej strony winno być około 500 m lasu, a z lewej miejscami nawet 2 km. Rzeczywistość okazuje się ciut inna – lasu praktycznie nie ma. Wszystko zostało przeznaczone na pola uprawne. Mimo to udaje nam się znaleźć wąską dróżkę w głąb wysokich traw i krzewów. Podjeżdżamy kilkaset metrów i zaczynamy badać teren. Nie wybrzydząmy, bo zmęczeni jesteśmy ostro i postanawiamy mimo obaw rozstawić namioty. Okazuje się, że natrafiliśmy na opuszczony sad pełny jabłoni. Już teraz zdziżał, ale w dalszym ciągu widać w nim rękę człowieka.

Rytualnie już kąpiemy się (codziennie się kąpiemy!), jemy kolację. Kuba szaleje i funduje sobie na kolację jedną drużbę, drugą pozostawia na śniadanie. Nie jesteśmy wybitnie jakoś schowani przed ciekawskimi, bo ta wąska dróżka okazuje się dość ruchliwa – bodajże trzykrotnie przejeżdża nią wóz konny, który jednak nie zatrzymuje się ani na chwilę. Mimo zapadnięcia zmroku na wypadek unikamy świecenia latarkami w kierunku dróżki leśnej.

DZIEŃ 14

2012-08-22 (piątek)

Ostatnia noc przebiega bez zakłóceń – jest cicho i spokojnie. Wstajemy nieco później niż zwykle, ale za to szybciej się zbieramy – o 7 czasu polskiego jesteśmy w drodze. Okazuje się, że wiatr zmienił nieco kierunek i nie jest już tak korzystny dla nas. Dodatkowo czuć w nim już chłodek, który przez ostatnie cztery noce nasilał się stopniowo. Przez to nawet ostatnia kąpiel nie jest już tak komfortowa jak wcześniejsze. Temperatura w południe osiąga ledwo 21 stopni C – to prawie dwukrotnie mniej niż przez większość wyprawy.

Jedziemy drogą równoległą do magistrali, bo spodziewamy się niewielkiego ruchu. Może to z powodu piątku, ale samochodów jest na tyle dużo, że znowu nie możemy w pełni relaksować się podczas jazdy, jadąc obok siebie. Mimo wszystko czasem postanawiamy się zrównać, co zostaje przypłacone dość nerwową przygodą. Jako, że rower nie jest dla Ukraińców pojazdem równym samochodom i żadne prawa mu nie przysługują, klaksonami się rządzą na jezdni. Tak też mieliśmy w tym przypadku – droga pusta przed nami aż po horyzont, ale koleś w ukraińskim lanosie mimo wszystko trąbi parokrotnie, bo przecież zajmujemy mu połowę jego pasa, a jemu jest trudno nas

ominąć wkraczając na przeciwległy pas. Twardo postanawiam nie zjeżdżać, bo ile razy można. Auto mija nas z dużą prędkością i równie ostro hamuje już częściowo na poboczu, wzbijając tumany kurzu. Kierowca wysiada z wozu i krzyczy niemiłosiernie. Z początku przypominają mi się filmy jak to „żyje się na wschodzie”, czyli kij bejsbolowy, gaśnica i na kolebę. Na szczęście na krzyku się kończy. Dla uspokojenia sytuacji podnoszę w górę dłoń na „I’m sorry” i przejeżdżamy obok faceta, choć po jego wyrazie twarzy sędzę, że liczył na sprzeczkę.

Tego dnia aż trzykrotnie krzyżują nam się drogi kolejowa z samochodową. Na jednym z przejść zauważamy dość osobliwy zwyczaj – szlaban jest podwójny, a dodatkowo dróżniczka wychodzi ze swej kajuty i zamyka na kłódkę jeden z nich. Wygląda to komicznie, ale nie ma się co oszukiwać – jest to pewne rozwiązanie, a nad wyraz łatwe. Pewną niedogodnością jest fakt, iż na tym przejściu staliśmy chyba z 10 minut – 5 minut na pociąg, następnie kolejne parę minut na rozpięcie kłódek i podniesienie szlabanów. Swoją drogą pociągi na trasie Charków–Kijów mają osiągi lepsze od naszych: 500 km trasę pokonują w 4,5 godziny. U nas to się teraz rzadko zdarza.

Robimy tego dnia 55 km i wjeżdżamy do Boryspola. Minęło raptem dwa tygodnie, a my mamy problem z dojazdem na parking. Niby dobrze skręcamy przy głównej i nawet pamiętamy ulicę, której szukamy, ale trochę się nakręciliśmy. Śmiejemy się, że zapewne zamiast parkingu jest pole kukurydzy i będziemy musieli wsiadać w pociąg, ale na szczęście parking stoi jak stał. Samochód cały, niezarysowany. W związku ze skróceniem pobytu całkowity koszt pobytu na parkingu strzeżonym auta wynosi 280 hrywien. Facet chciał nam wmówić, że 320, bo tak było na świstku parkingowym, ale delikatnie mu wytłumaczyliśmy, że przecież wcześniej przyjechaliśmy i niczego nie będziemy dodatkowo płacić. Przebieramy się w cywilne ciuchy, pakujemy rowery do środka i o 11.30 czasu polskiego ruszamy w kierunku domu. Mimo jazdy obwodnicą Kijowa i wyboru bardziej optymalnej drogi niż w pierwszą stronę, dopiero o 13 wyjeżdżamy ze stolicy.

Jedziemy spokojnie, trzymamy się przepisów. Robimy po drodze krótkie zakupy, aby pozbyć się zbędnych pieniędzy. Dodatkowo po 300 km robimy postój, aby wyprostować kości. Jedzie się podobnie jak dwa tygodnie temu – ruch znikomy, tylko Kijów i pierwsze 50 km za Kijowem są bardziej oblegane. Tankujemy dwukrotnie – raz w połowie drogi, a raz tuż przed granicą. O 19.30 jesteśmy na granicy. Trafiamy na zmianę straży, co też trochę wydłuża kolejkę. Ostatecznie stoimy 1,5 godziny na granicy ukraińskiej oraz godzinę po stronie ojczyźnianej. W Warszawie jesteśmy na w pół do trzeciej w nocy – jedziemy spokojnie, bojąc się o mandat i w ogóle jesteśmy zmęczeni, co obniża refleks. W Lublinie robimy postój na stacji, aby zatankować do pełna oraz zjeść coś ciepłego, co zajmuje nam aż 30 minut. Ostatecznie całość zajmuje nam 15 godzin, czyli o godzinę dłużej niż w pierwszą stronę. Duże znaczenie mają kolejki na granicy – w pierwszą stronę ich praktycznie nie mieliśmy i gdyby nie zamieszanie w Kijowie i krótka drzemka, to całą trasę od Warszawy do Boryspola można przejechać w 13 godzin.

ZAKOŃCZENIE

Reasumując, wyprawę można uznać za udaną mimo awarii, która mogła zakończyć gwałtownie eskapadę. Może nie była to najlepsza wyprawa, nawet w pierwszej trójce bym jej nie umieścił, ale było warto. Formę miałem chyba najslabszą od kilku lat, Kuba też nie grzeszył siłą, ale zdecydowanie lepiej mu szło niż rok temu we Francji. Zgodność mapy ze stanem faktycznym uznał bym za dobrą, choć oznakowania w tych rejonach mają naprawdę ubogie, a niewielkie zaludnienie powoduje, że nie ma się kogo spytać o drogę. Stan dróg nie zachwycał, ani nie przerażał – takiego się spodziewaliśmy. W związku z Euro 2012 drogi międzynarodowe zostały przebudowane i poszerzone.

Pęknięcie na obręczy musiało się pojawić podczas jazdy na ukraińskich szlakach, gdyż parę dni przed wyjazdem do Boryspola zmieniłem ogumienie w obydwu kołach na nowe i z pewnością coś bym zauważył niepokojącego. Wszystko dobrze się skończyło, choć nie zdecydowałem się na dalszą jazdę na tym kole po powrocie do Warszawy. Miesiąc po powrocie zrobiłem duży serwis Meridy polegający na zapleceniu nowego koła (piasta została), nowych hamulcach v-brake wraz z linkami i pancerzami (Meridy HS-33 poszły na sprzedaż) oraz wymianie przetartych

chwytów kierownicy. W zapasie leżą już na półce nowa kasetka i łańcuch, zatem do nowej wyprawy jestem całkowicie przygotowany.

Od paru wypraw skrzętnie notuję sobie wszelkie spostrzeżenia, które ułatwią mi przebycie kolejnych kilometrów z sakwami. Mam tu na myśli głównie praktyczne rzeczy w stylu – nabyć skarpetki szybkoschnące lub brać ze sobą sól i pieprz w opakowaniach na soczewki kontaktowe (małe i zamykane). Takie drobnostki spisuję po powrocie do mojego kajetu, oceniam ich sens i możliwość realizacji pod kątem finansowym i czasowym. Zazwyczaj zdecydowana większość zostaje przeze mnie wdrożona, a słuszność wdrożeń z satysfakcją stwierdzam na następnej wyprawie. Jednym słowem – polecam taki proces, który nie zajmuje wiele czasu, a przynosi niesamowity komfort podczas następnych wypraw.