



Rak'n'Roll Track,

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

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

www.raknroll.pl



WSTĘP

Ten przewodnik jest zapisem wyprawy rowerowej **Rolling2Zwrotnik** - przygody, która na zawsze pozostanie w wielu sercach. Nie zdziwcie się, że prócz podróżniczej merytoryki pojawi się na jego kartach wiele emocji. Tutaj trasa była niezwykle ważna, ale kluczowe znaczenie mieli ludzie, którzy ją pokonali.

Przeszli przez raka. A potem przejechali rowerami na jego Zwrotnik! Wyznaczyli **Rak'n'Roll Track** – blisko 8000 km szlaku z Warszawy na Zwrotnik Raka w Saharze Zachodniej. Całą tę trasę wypełnili energią, radością i wiarą w życie. Po co? Żeby pokazać tym, którzy zmagają się z rakiem, że choroba to etap, można przez nią przejść, a potem przejechać rowerem kawał świata. Niech Rak'n'Roll Track stanie się marzeniem i motywacją dla każdego, kto jest w drodze do zdrowia.

Korzystajcie według uznania. Możecie przejechać całość (naszym cyklom zajęło to 104 dni), wybrać etap lub odcinek, w zależności od sił i chęci. Na kolejnych stronach znajdziecie opis szlaku, informacje o ciekawych miejscach i historie z podróży. Przygotował i spisał je dla Was Jakub Wolski, autor trasy i nieustrudzony wódz wielu etapów. Niech Przewodnik Przygodowy prowadzi Was do fantastycznych przeżyć!

Jedźcie bezpiecznie!
Peace, Love & Rak'n'Roll!

ABC

Wyprawa **Rolling2Zwrotnik** została zrealizowana w ramach programu sportowo-terapeutycznego **Rolling** Fundacji Rak'n'Roll. Jego celem jest propagowanie aktywności fizycznej i podróżowania, jako motywacji do przejścia przez raka i powrotu do normalnego życia po chorobie. To inspiracja dla osób w trakcie leczenia onkologicznego. Rolling to cały zestaw aktywności sportowych Fundacji, które rozwijamy ze świadomością, że rak nie lubi ruchu. Przeczytajcie o tym więcej na końcu tego przewodnika.

Fundacja **Rak'n'Roll** od lat podejmuje niekonwencjonalne działania pomocowe. Pomaga przejść przez raka, pokazuje, że można żyć dobrze, godnie i szczęśliwie pomimo choroby.



The logo is a large red circle with a white border. Inside the circle is a stylized white wheel with spokes. The word "Rolling2" is written in a white, cursive script across the wheel. Below it, the word "Zwrotnik" is written in a smaller, white, sans-serif font.

Rolling2
Zwrotnik

SPIS TREŚCI

Wstęp	003
ABC	004
Etap 1: Kiedyś będzie przepięknie	008
Etap 2: Najstarszym słowackim szlakiem	048
Etap 3: W kraju sznycła bez warzyw	084
Etap 4: Kraj pofałdowanych obrusów	120
Etap 5: Wśród alpejskich jezior	154
Etap 6: W stronę morza	194
Etap 7: Z piaszczystych plaż na pirenejskie przełęcze	236
Etap 8: Kurortiada	272
Etap 9: Zielonymi drogami Kastylii i Andaluzji	314
Etap 10: Tutaj kończy się Europa	354
Etap 11: W królestwie tadżina	392
Etap 12: Podróż przez wielkie nic	420
Support	460
O Fundacji Rak'n'Roll	468
O Rollingu	470





Sztafeta wystartowała 4 września 2019 r. sprzed Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie.



KIEDYŚ BĘDZIE PRZEPIĘKNIE

Etap 1

Kraj: Polska

Skąd: Warszawa

Dokąd: Zakopane

Dystans: 605 km

Przewyższenie: +3248 m/-2497 m

Szlaki: Nadwiślański Szlak Rowerowy, szlak czerwony:
Kazimierz Dolny – Kraśnik, Wiśłana Trasa Rowerowa,
VeloRaba, VeloDunajec

Nawierzchnia: ok. 90% asfalt

Uczestnicy etapu: Lucjan Rzepka, Artur Gronczewski,
Katarzyna Marczyńska, Anna Rzepka, Marta Bajno,
Aleksandra Kuna, Monika Dąbrowska

Suport: Janek Wojda, Monika Dąbrowska, Eliza Czyżewska,
Kuba Wolski



Przydatne strony:

www.lubelskierowerem.pl

www.narowery.visitmalopolska.pl/velomalopolska



POLSKA

Warszawa

Kazimierz Dolny

Baranów Sandomierski

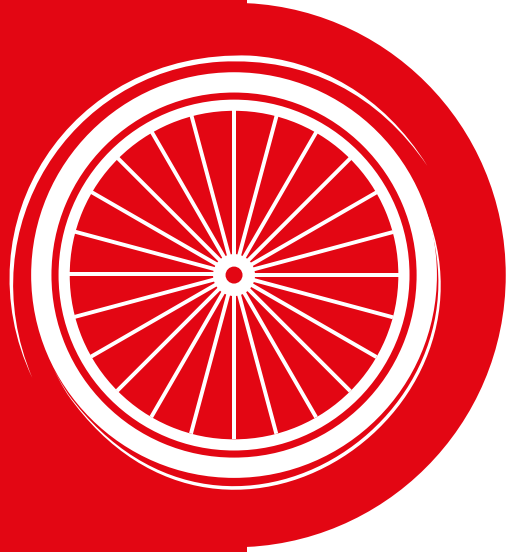
Kraków

Zakopane



TRASA:

Warszawa, Góra Kalwaria,
Czarnolas, Kazimierz Dolny,
Sandomierz, Tarnobrzeg,
Baranów Sandomierski,
Szczucin, Kraków, Tyniec,
Myslenice, Mszana Dolna,
Rabka Zdrój, Zakopane



1000
800
600
400
200
0
m



50 100 150 200 250 300 350 400 450 500 550 600 dystans

PROFIL TRASY:

Warszawa - Zakopane

Dystans: 605 km

Przewyższenie:

+3248 m/-2497 m

Najniższy punkt: 77 m

Najwyższy punkt: 823 m



Etap 1



Jak każda prawdziwa sztafeta, tak i nasza miała swoją pałeczkę przekazywaną pomiędzy poszczególnymi etapami. Była nią świecąca kula pozytywnej energii. I... trzy zapasowe – tak na wszelki wypadek.

Wytyczenie trasy rowerowej z Warszawy do Zakopanego nie należy do zadań łatwych. Próżno szukać w naszym kraju długodystansowych szlaków rowerowych na miarę tych, które znamy z zachodniej Europy. Poza Green Velo na ścianie wschodniej wszystkie inicjatywy mają charakter lokalny i ograniczają się do wybranych regionów. Mam wrażenie, że jedynym województwem, które postawiło sobie poprzeczkę bardzo wysoko, jest Małopolska. Sieć pięknych szlaków ro-

**Bez komercji, bez
pośpiechu, na luzie.
Patrząc na mapę trudno
podjąć decyzję, kiedy
opuścić dolinę Wisły.**

werowych powiększa się rokrocznie w ramach inicjatywy VeloMałopolska i patrząc na efekty tego projektu – serce rośnie. Lecz do Małopolski najpierw trzeba się jakoś dostać, łącząc po drodze różne opcje. Postawiłem na przejazd wzdłuż Wisły, ponieważ liczę, że

kiedys dziura w Wiślanej Trasie Rowerowej między częścią północną i południową zostanie załatana, a dodatkowo dolina Wisły jest po prostu urokliwa, pełna wspaniałych miejsc, krajobrazów i unikamy dużych ruchliwych dróg. Z drugiej strony, brak szlaków rowerowych sprawia, że nie spotkamy nigdzie żadnych turystów i możemy sami, we własnym rytmie, chłonąć otaczający nas świat, docenić wiejskie krajobrazy, poczuć silniejszy kontakt z naturą i doświadczyć prostoty podróżowania na rowerze w pełnym wymiarze. Bez komercji, bez pośpiechu, na luzie. Patrząc na mapę trudno podjąć decyzję, kiedy opuścić dolinę Wisły, a można to zrobić przynajmniej w trzech miejscach. Już w okolicach Opatowca, żeby przeskoczyć na VeloDunajec, nieco dalej w miejscowości Ujście Solne, gdzie zaczyna się VeloRaba, albo wykorzystać Wiślaną Trasę Rowerową do maksimum i kierunek bardziej na południe obrać dopiero za Krakowem. Wytyczając trasę w 2019 roku, postawiłem na ostatnią opcję i WTR, ale mam wrażenie, że docelowo ciekawszym wariantem będzie zjechanie na VeloDunajec, gdy ten szlak będzie już ukończony. Trasa wydłuży się nieznacznie, ale dolinę Dunajca oceniam jako ciekawsze miejsce, niż przejazd przez Kraków.





Sztafeta przejechała ponad 7000 kilometrów na rowerach marki Kross.
Modele Trans 2.0 i 5.0 dzielnie służyły nam przez prawie 4 miesiące wyprawy.



Spokojny kemping w Kazimierzu Dolnym.

Trudność

Na cały etap składa się płaskie Mazowsze, pofałdowana Lubelszczyzna i Małopolska o lekkim zacięciu górskim. Ruszamy z Warszawy położonej na wysokości poniżej 100 m n.p.m., a kończymy w Zakopanem powyżej 800 m n.p.m., więc tendencja jest jasna – jedziemy pod górę. Największe trudności czekają za Krakowem, gdy najpierw musimy minąć Myślenice, później przeciąć Zakopiankę między Rabką Zdrój i Nowym Targiem, a na koniec podjechać do Zakopanego. Najbardziej wymagające jest przecięcie Zakopianki, kiedy na około 2 km droga wznosi się o 200 metrów. Jeśli chodzi o nawierzchnię, to zdecydowaną większość stanowią asfalty, jednak trasa co jakiś czas prowadzi również drogami szutrowymi.

Noclegi

Przejeżdżamy przez regiony, które nie są przesadnie turystyczne, więc noclegi warto planować z wyprzedzeniem i na pewno w większych lub bardziej znanych miejscowościach, jak np. Kazimierz Dolny, Baranów Sandomierski czy Kraków. Sztafeta na tym etapie pokonywała duże dystanseienne, więc noclegi planowaliśmy właśnie w takich miejscach, wykorzystując pełen zakres możliwości, od kempingu w Kazimierzu Dolnym, przez agroturystykę w Baranowie Sandomierskim i hostel w Krakowie po luksusowy, partnerujący projektowi, Hotel Nosalowy Dwór w Zakopanem. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że w wielu miejscach przejeżdżamy przez małe wioski bez bazy noclegowej.

Jedzenie



Oferta gastronomiczna w Polsce raczej nikogo nie zaskoczy. Po drodze mijamy przede wszystkim średniej wielkości miasta i miasteczka, gdzie można znaleźć przynajmniej kilka restauracji, jest więc w czym wybierać. Znajdzie się polski standard, czyli kotlet, ziemniaki, surówka albo pierogi, ale także możemy trafić do lokalnych burgerowni czy pizzerii. Główny posiłek dnia na pewno lepiej zaplanować z wyprzedzeniem w jakimś większym miasteczku, bo zdarzają się na trasie odcinki liczące kilkadziesiąt kilometrów, na których znajdziemy tylko sklep spożywczy do ewentualnego uzupełnienia zapasów.

Nawigacja



W związku z brakiem jednego konkretnego szlaku do śledzenia, ten etap jest nawigacyjnie wymagający. Liczba skrętów, rodzajów dróg i krótkich lokalnych szlaków jest ogromna. Dochodzą mosty i przeprawy promowe, które mogą komplikować przejazd. Warto korzystać z wgranego wcześniej tracka albo na bieżąco posiłkować się mapą w mapniku lub uruchomioną aplikacją w telefonie na kierownicy. Bez tego w Polsce

nigdzie nie dojedziemy. Może poza odcinkiem Wiślanej Trasy Rowerowej od Szczucina do Krakowa – ten fragment jest łatwy i intuicyjny.





Standardowy pit stop na trasie – kanapki prosto z chodnika.
Tutaj akurat z chodnika przy cmentarzu w Mszanie Dolnej.



Rak'n'Roll

FUNDACJA



www.raknroll.



n'Roll. Wygraj Życie!



Po starcie około 20-osobowa grupa towarzyszyła Arturowi i Luckowi w przejeździe przez miasto, a następnie panowie już tylko we dwójkę ruszyli w kierunku Góry Kalwarii.



W dniu startu najwyższe warszawskie biurowce zostały symbolicznie podświetlone na czerwono.

Po uroczystym starcie sprzed Pałacu Kultury i Nauki sztafeta ruszyła w swoją długą podróż. Pierwszy dzień był ambitny logistycznie i organizacyjnie, ale rekreacyjny rowerowo. Symboliczny przejazd grupy towarzyszącej zakończył się w Wilanowie, a w dalszą drogę ruszyli już tylko Lucjan i Artur. Powoli zbliżał się wieczór, więc pierwszy dzień planowaliśmy zamknąć w Górze Kalwarii. Zazwyczaj opuszczenie stolicy dowolnego kraju na rowerze wiąże się z pewną ekwilibrystyką, łatwiej zrobić to autostradą niż ścieżką rowerową. Jednak w przypadku **Warszawy** i wyboru kierunku północ-południe jest to całkiem proste. Z centrum szybko dostajemy się ścieżką rowerową nad Wisłę, a potem kontynuujemy jazdę wzdłuż ulicy Czerniakowskiej i skręcamy w lewo, w stronę wału, któ-

Na Nadwiślańskim Szlaku Rowerowym bardzo szybko można zapomnieć, że jeszcze przed chwilą byliśmy w zatłoczonej stolicy.

rym możemy przejechać niemal 20 km do wysokości przeprawy promowej Gassy. Tam odjeżdżamy na chwilę od rzeki w stronę Konstancina, a 2,5 km później wjeżdżamy na Nadwiślański Szlak Rowerowy prowadzący do Góry Kalwarii. Szlak prowadzi w większości dobrej jakości asfaltowymi i utwardzonymi drogami. Bardzo szybko

można zapomnieć o tym, że chwilę wcześniej byliśmy w stolicy, i poczuć spokój podwarszawskich wsi, lasów i nadwiślańskich wałów. Sam szlak nie jest długi, ma ok. 34 km, zaczyna się na Kabatach i kończy w Czersku.

Prawdziwy start

Pierwszy dzień sztafety to była tak naprawdę leciutka rozgrzewka, sprawdzenie rowerów, nauka obsługi GPS-ów, oprowadzanie śledzenia tracka. Na dystansie 44 km z Warszawy do **Góry Kalwarii** niewiele mogło się wydarzyć. Rowerzyści nie potrzebowali wsparcia, dodatkowego jedzenia – mogli po prostu jechać. Prawdziwa wyprawa zaczęła się dzień później,



gdy opadł medialny szum, a zostali tylko Lucek z Arturem, ich rowery i droga. To najwspanialszy moment każdej wyprawy, pierwszy nocleg, pierwszy poranek, śniadanie, kawa, spokój. Można odnaleźć swój rytm i po prostu jechać. Do samochodu suportowego wsiadła Monika z Elizą, a mnie na kilka dni za kierownicą zastąpił Janek.

Nasz road book zakładał przemieszczenie się w 4 dni z Góry Kalwarii do Zakopanego, co oznaczało pokonanie średnio około 140 km dziennie. Na początek jedziemy nieco mniej (więc przyjdzie czas na odrabianie), czyli ok. 120 km do Kazimierza Dolnego. Wzdłuż lewego brzegu Wisły prowadzi droga krajowa nr 47, więc od razu z Góry Kalwarii przejeżdżamy mostem na prawy brzeg w poszukiwaniu mniejszych dróg. Najprostszy wariant mógłby prowadzić przez wiele kilometrów drogą wojewódzką nr 801, ale trasa ta bywa ruchliwa, więc tam, gdzie to możliwe, wybieramy drogi równoległe i kręcimy się po lokalnych wioskach aż do przeprawy promowej Świerże Górne – Antoniówka (55 km), gdzie przepływamy na lewy brzeg. Prom pływa regularnie przez cały rok, od 6:20 w dni robocze i od 7:00 w niedziele, kursuje do zmroku (maks. 20:00). Koszt przepłynięcia z rowerem to kilka złotych, z samochodem – kilkanaście. Widok z platformy będzie się znacznie różnił w zależności od pory roku i poziomu wody w Wiśle, natomiast niezmiennym elementem krajobrazu pozostanie na pewno elektrownia w Świerżach Górnych.

Na lewym brzegu Wisły w naszej taktyce niewiele się zmienia, nadal wybieramy możliwie małe i spokojne drogi, natomiast po około 70 km od Góry Kalwarii przejeżdżamy przez Kozienice, więc jest to dobre miejsce na postój i lunch. Przede



wszystkim dlatego, że aż do Kazimierza Dolnego raczej nie znajdziemy przy trasie żadnej knajpki. Wokół Kozienic rozciąga się Kozienicki Park Krajobrazowy, na którego terenie znajduje się kilkanaście szlaków rowerowych. Są one oznaczone kolorami, ale również specjalnymi kodami, np. R-01c, R-32z, R-33s. Wyjeżdżając z miasta w stronę parku wybieramy szlak R-36y oznaczony kolorem żółtym. Na 3-kilometrowym odcinku szlak przebiega przez tereny leśne i piękny rezerwat Krępiec. Dodatkowo obfituje w zabytki historii z różnych okresów, np. pochodzący ze średniowiecza pobenedyktynski zespół klasztorny czy kurhany i grodziska z tych samych czasów. Po drodze w Molendach mijamy dwa cmentarze z czasów I i II wojny światowej. W miejscowości Garbatka-Letnisko

**Fajnym miejscem na
nocleg w Kazimierzu
Dolnym jest pole
namiotowe przy porcie
jachtowym.**

zmieniamy szlak na R-01c, oznaczony kolorem czerwonym, który prowadzi nas między innymi przez **Czarnolas**, gdzie znajduje się muzeum wielkiego polskiego poety doby renesansu – Jana Kochanowskiego. Z Czarnolasu mamy już tylko 20 km do kolejnej

przeprawy promowej i jesteśmy w Kazimierzu Dolnym. Prom kursuje od 8:00 do 20:00 w dni powszednie i do 21:00 w weekendy. Bilet dla osoby dorosłej kosztuje 6 zł. Nocując w Kazimierzu Dolnym trzeba pamiętać, że musimy wyrobić się w czasie z całym założonym odcinkiem dziennym, żeby zdążyć na prom. Chłopakom udało się rzutem na taśmę wjechać na ostatni. Fajnym miejscem na nocleg w Kazimierzu Dolnym jest pole namiotowe przy porcie jachtowym. Zielono, spokojnie, blisko rzeki. Cała ekipa z sentymentem wspominała długie wieczorne rozmowy przy kempingowym stole. A Artur dodatkowo nocne rozciąganie: „Podczas noclegu w namiocie złapał mnie jednoczesny skurcz w obu łydkach. Nigdy nie zapomnę wyczołgiwania się na mokrą trawę i kuśtykania do kontenera z ogrzewaną łazienką, gdzie przez godzinę w środku nocy rozciągałem się i masowałem”. Następny dzień miał przynieść więcej niespodzianek.



Gdzie oni jadą? Dlaczego w przeciwną stronę?!

Najpierw głowa, potem ręka

Gdy będąc nastolatkiem, grałem w szachy, mój trener zawsze przypominał całemu naszemu zespołowi, żeby nie spieszyć się i nie wykonywać ruchów pochopnie – „najpierw głowa, potem ręka”. Tę zasadę stosowałem później wielokrotnie w różnych dziedzinach życia, choć i wielokrotnie ją łamałem, przyjmując później z grymasem marne skutki, np. biegając na orientację. Tak więc, jeśli masz wątpliwości – najpierw pomyśl, potem działaj.

Ustalenie było proste, przed wyjazdem spotykamy się wszyscy na rynku i dopiero potem rozchodzimy się do swoich zajęć – chłopaki na rowery, a suport... na zakupy i kawę. Artur z Luckiem postanowili jednak nie czekać i pojechali. Po tracku. Tyle że w tę samą stronę, z której dzień wcześniej przyjechali. Przeprowadzili się tym samym promem na drugą stronę Wisły i popedałowali w kierunku Warszawy. Chwilę to trwało, ale w końcu

Artur i Lucek lekko załamani w końcu zdali sobie sprawę, że jadą nie w tę stronę i muszą wrócić na prom, którym przed chwilą pokonali Wisłę.

widząc oznaczenia prowadzące do Czarnolasu, uświadomili sobie, że coś jest nie tak. Lekko załamani zawrócili, trzeci raz skorzystali z usług kapitana promu i zgodnie z planem spotkali się z resztą ekipy na rynku w Kazimierzu. Z tym że mieli już w nogach dodatkowe 30 km.

Skoro już jesteśmy przy rynku... **Kazimierz Dolny** to perła polskiego renesansu. Rocznie miasteczko odwiedza ponad milion turystów, co dla około 3,5 tysiąca stałych mieszkańców może być sporym utrudnieniem lub podstawą dobrze prosperującego biznesu – w zależności od punktu widzenia. W Kazimierzu warto zobaczyć rynek z zabytkowymi kamieniczkami i studnią. Najstojniejsze punkty przy rynku i okolicach to kamienice braci Przybyłków z 1618 roku, Kamienica Celejowska z piękną attyką, obecnie siedziba Muzeum Regionalnego, Dom Gór-

skiego, Kamienica Biała, kościoły farny i św. Anny oraz Mały Rynek i zamek w Kazimierzu Dolnym, a właściwie jego ruiny z XIV–XVI wieku, baszta z XIII wieku i część zabudowań zamkowych. W bardzo bliskiej okolicy miasteczka leży piękna wioska **Mięćmierz**. Trasa przez nią nie przebiega, ale warto ją odwiedzić. Znajduje się kilka kilometrów na południowy wschód od Kazimierza. Pierwsze dowody jej istnienia sięgają początku XV wieku, jej mieszkańcy dawniej trudnili się flisactwem. Ma ona charakter zabytkowego skansenu. Było to możliwe przede wszystkim dzięki działaniu napływających do Mięćmierz z innych miast osadników, którzy przed przeprowadzką sprowadzali do wsi chałupy pokryte strzechą. Najbardziej znanym bywalcem Mięćmierz – ma tam okazałą posiadłość – jest aktor Daniel Olbrychski. Można go spotkać w okolicy na konnych przejażdżkach.

W końcu po długim poranku i gratisowych kilometrach nasi panowie ruszyli na czerwony szlak rowerowy prowadzący z Kazimierza do Kraśnika. Z miasta wyjeżdżamy zielonym wąwozem, z czasem droga coraz bardziej się uspokaja i prowadzi przez same małe miejscowości. Po ok. 10 km mijamy wioskę Dobre – bardzo blisko jest rezerwat Skarpa

Dobrska, skąd rozpościera się bardzo

ładny widok na dolinę rzeki Chodelki. Potem szlak wkracza na

trochę monotony obszar

Kotliny Chodelskiej, choć

przez około 20 km towa-

rzyszą nam liczne sady

i chmielniki. W pewnym

momencie trasa robi się

nieco bardziej wymaga-

jąca, pojawiają się pagórki

i przewyższenia po 50–60

metrów na podjazd.

***Niedaleko Kazimierza
leży piękna wioska
– Mięćmierz, którą
zdecydowanie warto
odwiedzić.***



Przejeżdżamy przez Wrzelowiecki Park Krajobrazowy pełen starodrzewu, a więc teren dziki i niezwykle naturalny, aż w końcu szlak doprowadza nas do Józefowa nad Wisłą. Za

Będąc w Józefowie nad Wisłą warto zaliczyć spływ kajakowy Wyżnicą.

lokalną atrakcję można uznać spływ kajakowy Wyżnicą – małą rzeczką uchodzącą do Wisły. W Józefowie zostawiamy szlak czerwony i skręcamy w drogę wojewódzką numer 824, która

doprowadza nas do Annopola. Korzystając z krajówki przeprawiamy się na lewy brzeg Wisły, jednocześnie opuszczamy województwo lubelskie i wjeżdżamy do świętokrzyskiego, a chwilę za mostem uciekamy na mniejsze drogi.

Z wizytą u Ojca Mateusza

Na siedem kilometrów łapiemy się szlaku rowerowego im. Witolda Gombrowicza (zielony), który został poprowadzony przez miejsca związane z życiem i twórczością pisarza. Gdy go opuścimy, zostanie nam już raptem 15 km do **Sandomierza**.

Jeśli ktoś planuje w jeden dzień zrobić odcinek Kazimierz Dolny – Baranów Sandomierski, ma do przejechania około 135 km. Po drodze można zatrzymać się na jedzenie w kilku miejscach – po 52 km w pizzerii w Józefowie, po 71 km w restauracji w Annopolu lub po 103 km w Sandomierzu, gdzie znajdziemy zdecydowanie najwięcej opcji do wyboru. Artur z Luckiem mieli w nogach dodatkowe 30 km i ostatecznie znaleźli jeszcze inną lokalizację obiadową, ale skończyło się na podłym schabowym, więc nie polecamy.

Sandomierz to jedno z najstarszych polskich miast, mające prawa miejskie od 1227 roku. Zachowano tutaj średniowieczny układ ulic i zabudowy. Zabytki Sandomierza pochodzą głównie z XIII i XIV wieku, a są to kościół św. Jakuba, należący do najstarszych polskich ceglanych budowli, bazylika katedralna



Łeb do słońca – jeden z przyjemniejszych momentów każdego etapu.

Narodzenia NMP, Zamek Kazimierzowski, będący niegdyś siedzibą polskich królów; Brama Opatowska, jedyna (z czterech) zachowana obecnie brama wjazdowa do miasta – ufundował ją król Kazimierz Wielki oraz ratusz z ośmioboczną wieżą i renesansową attyką. Obecnie Sandomierz jest kojarzony w dużej mierze jako plan serialu „Ojciec Mateusz”, w którym Artur Żmijewski wciela się w rolę księdza-rowerzysty. W okolicach Sandomierza produkowane są bardzo dobre wina, wielokrotnie wyróżniane w międzynarodowych konkursach.

Wyjeżdżając z miasta trafiamy na szlak GreenVelo, który jednak w tym miejscu prowadzi na linii wschód-zachód, więc opuszczamy go już po 5 km, a po kolejnych 10 km docieramy do promu Ciszyca – Tarnobrzeg. Będzie to już nasza ostatnia przeprawa promowa przez Wisłę. Prom latem kursuje od 6:00 do 21:00, a zimą od 6:00 do 18:00. Przekraczając Wisłę znowu zmieniamy województwo, tym razem na Podkarpackie, a stawiając stopę na stałym lądzie jesteśmy w **Tarnobrzegu**. Nazwa Tarnobrzeg nawiązuje do szlacheckiej rodziny Tarnowskich, która ufundowała to miasto. Mając chwilę warto odwiedzić neogotycki zamek Jana Tarnowskiego, Pałac Myśliwski i zabytkowy browar, w którym dzisiaj znajduje się restauracja. Z kolei wyjeżdżając z miasta nie można ominąć wspaniałej atrakcji, jaką jest najdłuższa w Polsce tyrolka, rozciągająca się na długości 500 m (!) nad Jeziorem Tarnowskim. Emocje gwarantowane! Lucek z Arturem raczej nie mieli zbyt wiele czasu na zwiedzanie i atrakcje, bo przez dołożenie dodatkowych kilometrów o poranku spóźnili się na ostatni prom i potrzebowali wsparcia ekipy suportowej, żeby przedostać się na podkarpacki brzeg Wisły. Gdy miniemy Jezioro Tarnowskie, zostanie nam już tylko 7 km do **Baranowa Sandomierskiego**, w którym trzeba zobaczyć zamek nazywany „Małym Wawelem” – jest to jedna z najpiękniejszych rezydencji manierystycznych w Polsce.



295
KM



Od Szczucina do Krakowa i dalej prowadzi Wiślana Trasa Rowerowa – piękna asfaltowa ścieżka rowerowa poprowadzona głównie po nadwiślańskich watach.

Najdłuższy etap całej sztafety

Logistyka się skomplikowała, ze względu na późną porę chłopaki zakończyli dzień w Tarnobrzegu i cała ekipa przetransportowała się autem na nocleg do Baranowa, gdzie z nowymi siłami i energią czekała już Kasia Marczyńska. Kolejny dzień zgodnie z planem miał być najdłuższym etapem całej sztafety, a że trzeba było nadrobić dystans z dnia poprzedniego, jego całkowity kilometraż jeszcze się powiększył i dobił do 190 km – mniej więcej tyle dzieli Tarnobrzeg od centrum Krakowa.

Po wyjeździe z Baranowa Sandomierskiego nie ma wielkiej filozofii, po 15 km wjeżdżamy na drogę wojewódzką, którą trzeba przepedałować kolejnych 30 km i jesteśmy w Szczucinie, gdzie usta same układają się w uśmiech na widok Wiślanej Trasy Rowerowej. Ale zanim sztafeta wjechała na tę piękną ścieżkę poprowadzoną po nadwiślańskich wałach, wydarzyła się historia wspominana przez wiele kolejnych dni. W jednym z rowerów zaczęła luzować się kierownica, więc zatrzymaliśmy się przed sklepem

Panowie pijący piwko pod sklepem rozjechali się po całej wiosce w poszukiwaniu klucza do naprawy jednego z naszych rowerów.

Pol-Jan w wiosce o nazwie Sadowa Góra. Chłopaki walczyli z rowerem, a Monia z Elizą poszły do sklepu, żeby zaготовać wodę w czajniku. No i się zaczęło... Pan właściciel, jak usłyszał historię sztafety i jej cel, to tak zaangażował się w pomoc, że za chwilę panowie pijący piwko pod sklepem rozjechali się



po całej wiosce w poszukiwaniu pasującego klucza. Mimo rzeki pozytywnej energii płynącej ze wszystkich stron defektu nie udało się rozwiązać, więc niczym w boksie formuły pierwszej nastąpiła błyskawiczna wymiana całego bolidu na nowy i ekspresowe przepięcie sakw. Sztafeta mogła ruszyć dalej. Jeśli będziecie kiedyś w okolicy, zdecydowanie odwiedźcie sklep w Sadkowej Górze i pozdrówcie pana właściciela.

W Szczucinie zaczynamy naszą przygodę z Wiślaną Trasą Rowerową. Zanim jednak wjedziemy na wał i zatopimy się do reszty w tej wspaniałej ścieżce, warto zatrzymać się w Muzeum Drogownictwa. Można tu obejrzeć wyjątkowo atrakcyjną ekspozycję plenerową zabytkowych maszyn drogowych.

W Szczucinie warto odwiedzić lokalne Muzeum Drogownictwa.

W budynku o kształcie przypominającym przęsło mostu można oglądać bardzo interesujące wystawy, między innymi: największy liczący się na świecie zbiór zabytkowych narzędzi drogowych, unikatowe XIX-wieczne dokumenty, projekty dróg i mostów, dokumenty osobiste, pamiątki i mundury pracowników drogowych.

Niedaleko za Szczucinem na Lucka czekała niespodzianka, a właściwie Niespodzianka. Tego dnia obchodzili z Anią rocznicę ślubu. Ania przez całą noc jechała z Poznania na południe Polski, żeby się z nim spotkać. Gdy dotarła w okolicę trasy, ekipa zgarnęła ją na pakę suportowego Renault, obwiązując drzwi czerwoną wstążką. Siedziała tak skulona i upchnięta między zapasowymi rowerami, kartonami ze sprzętem i skrzynkami z jedzeniem, a Lucek niczego nieświadomy męczył się z rozplątaniem kokardek.





Odpoczynek podczas najdłuższego dnia etapu przez Polskę i jednego z najdłuższych podczas całej sztafety.

Ale gdy już się udało, co to była za radość! I tak, już w czwórkę – Lucek, Ania, Artur i Kasia kontynuowali jazdę do Krakowa. Mniej więcej 20 km za Szczucinem można zrobić mały skok w bok i zjechać ze ścieżki do oddalonego o kilka kilometrów Zalipia. **Zalipie** jest uważane za najpiękniejszą polską wieś. Swoją sławę zawdzięcza malowanym chatom, pokrytym kwiecistymi wzorami. Jest to unikalny na skalę Polski przykład sztuki ludowej, która przetrwała próbę czasu i jest kontynuowana przez kolejne pokolenia mieszkańców. Naprawdę warto nadłożyć tych kilka kilometrów.

Zalipie jest uważane za najpiękniejszą polską wieś, a swoją sławę zawdzięcza malowanym chatom, pokrytym kwiecistymi wzorami.

Z kolei później, przez bardzo długi czas można po prostu cieszyć się jazdą. Najwygodniej byłoby położyć się na lemondce i wrzucić maksymalne przełożenie. WTR przez większość czasu prowadzi wałem przeciwpodziowym, jesteśmy więc nieco wyżej niż większość terenu wkoło i możemy podziwiać okoliczne pola,

lasy i płynącą po prawej stronie Wisłę. Tylko od czasu do czasu szlak opuszcza wał, żeby przeprowadzić rowerzystów przez okoliczne wioski, jak np. na wysokości Opatowca, gdzie Dunajec uchodzi do Wisły. Musimy wtedy pojechać pod prąd Dunajca do najbliższego mostu, a potem z powrotem drugim jego brzegiem, żeby wrócić do Wisły. W jednej z wiosek, około 80 km od Szczucina, pod adresem Grobla 227, znajduje się Knajpa Apacz – fenomenalne miejsce, w którym właściciele serwują pyszne burgery. Idealna lokalizacja, żeby zatrzymać się na porządną posilkę i zregenerować siły. Gdy sztafeta opuszczała lokal, na dworze robiło się już szaro, a do Krakowa zostało jeszcze około 50 km. Zmęczeni, ale szczęśliwi dotarli do celu około godziny 22. W Krakowie czekało nas kolejne przetasowanie w składzie – dołączyły Ola Kuna i Marta Bajno, a rozstali się z nami Kasia Marczyńska i Artur Gronczewski. A ja zamieniłem za kierownicą Renault Janka.

Kraków w sezonie przytłacza liczbą turystów na metr kwadratowy, więc zdecydowanie polecam go odwiedzać w innym czasie. Choć z drugiej strony, z każdym rokiem coraz trudniej określić, co to znaczy, bo w grodzie Kraka granice pomiędzy sezonami wysokim, średnim i niskim zaczęły się już zacierać. Zwiedzanie Krakowa większość osób zaczyna na Rynku Głównym. To centrum życia miasta. Niemal zawsze są tam tłumy turystów. Symbolem miasta jest Kościół Mariacki. W środku jest ołtarz Wita Stwosza, by go obejrzeć z bliska

(a warto!), trzeba wejść do kościoła bocznym wejściem, od strony Placu Mariackiego. Co godzinę ze szczytu kościoła grany jest hejnał. Na rynku znajdują się Sukiennice – od zawsze było to miejsce handlowe, dzisiaj można tutaj kupić przede wszystkim pamiątki i różne różności. Z dawnych fortyfikacji otaczających Stare Miasto zostały tylko trzy połączone murami baszty oraz Brama Floriańska. W Krakowie warto jeszcze zobaczyć średniowieczną fortecę – Barbakan, najstarszy budynek Uniwersytetu Jagiellońskiego – Collegium Maius oraz oczywiście Wawel – Zamek Królewski i starą dzielnicę żydowską – Kazimierz.

Poranek w Krakowie przywitał nas siąpiącym deszczem, ale jak zwykle – wystarczy ruszyć i szybko zapomina się o małych niedogodnościach.

Kierunek Podhale

Poranek w Krakowie przywitał nas siąpiącym deszczem, który trochę obniżył poziom energii, ale jak zwykle – wystarczy ruszyć i szybko zapomina się o małych niedogodnościach. Wyjeżdżając z Krakowa kontynuujemy jazdę Wiślaną Trasą Rowerową aż do Opactwa Benedyktynów w **Tyńcu**. Opactwa, które założono w XI wieku, i które jest najstarszym z istniejących klasztorów w Polsce. Benedyktyni w Tyńcu rozwinęli bardzo szeroką działalność, prowadzą muzeum, warsztaty, zajęcia edukacyjne dla dzieci i młodzieży, udostępniają klasz-

tor do zwiedzania, organizują różne wydarzenia kulturalne i sympozja czy dni skupienia. Kawalek za Tyńcem rozstajemy się z WTR i przez Skawinę i Sułkowice jedziemy do Myślenic. Można powiedzieć, że to tutaj po raz pierwszy trasa staje się nieco bardziej wymagająca. Na 30-kilometrowym odcinku dzielącym Skawinę i Myślenice pokonujemy 400 metrów w pionie z jednym 10% podjazdem,

a potem dalej systematycznie kontynuujemy wznoszenie. Od Myślenic do węzła Lubień poruszamy się lokalnymi drogami wzdłuż Zakopianki i Raby, a potem już tylko wzdłuż rzeki do Mszany Dolnej. W tym miejscu z braku innych opcji przez 10 km do Rabki Zdrój jedziemy krajówką (nr 28). Droga cały czas lekko się wznosi, ale nie jest to bardzo odczuwalne, bo średnie nachylenie wynosi zaledwie 3%. Prawdziwy podjazd mamy do zrobienia dalej – opuszczamy Rabkę kierując się na Rdzawkę i do Zakopianki, na 9 km wnosimy się o 330 m, a 2 km przed końcem podjazdu mijamy znak „20%”. Mam jednak wrażenie, że drogowcy postavili taki znak, bo nie mieli na stanie innego. Sprawdziłem ten podjazd na kilka

Opuszczamy Rabkę kierując się na Rdzawkę, na 9 km wnosimy się o 330 m, a 2 km przed końcem podjazdu mijamy znak „20%”.

sposobów i żaden nie wykazał aż tak dużego nachylenia. Średnio mamy tutaj 11%, a na króciutkich odcinkach pojawia się 15–16%. Pech chciał, że podczas naszego przejazdu właśnie w tym miejscu oberwała się chmura. Dosłownie. Wszyscy mieli absolutnie wszystko mokre. Łącznie ze mną i Mo-

nią, choć nasze wyskoki z auta ograniczały się do sprawdzenia menu w restauracji. W związku z takim załamaniem pogody po raz kolejny postanowiliśmy zmienić plany, zatrzymaliśmy





Zdjęcie z tablicą oznaczającą koniec jazdy zawsze cieszy – niezależnie, czy jest to tylko koniec etapu, czy tablica z napisem „Tropic of Cancer”.

się na Zakopiance w Restauracji u Guta na wielkie suszenie i biesiadę, a jazdę od tego miejsca kontynuowaliśmy dopiero kolejnego dnia. Mimo że oczekaliśmy wodą, to obsługa była dla nas bardzo miła i wyrozumiała, na stół wjeżdżały co chwila

**Podhale wygląda
zdecydowanie korzystniej,
gdy świeci słońce,
a zza lokalnych gór
i pagórków wystają
majestatyczne Tatry.**

kolejne herbaty, zupy i pierogi, a na koniec zapłaciliśmy jeden z najniższych rachunków podczas całej sztafety. Magia.

Podhale wygląda zdecydowanie korzystniej, gdy świeci słońce, a zza lokalnych gór i pagórków wystają majestatyczne Tatry. Dobrze więc,

że przeczekaliśmy deszcz, bo kolejnego dnia na niebie pojawiło się piękne słońce i końcówkę do Zakopanego mogliśmy zamknąć w pełnym komforcie. Na Zakopiance jesteśmy za ledwie przez jeden kilometr i skręcamy w prawo w niebieski szlak, zjeżdżamy najpierw szutrowką, a później asfaltem i przez Ludźmierz docieramy do Szlaku Wokół Tatr, a chwilę później do szlaku VeloDunajec, który przez Szaflary, Białe Dunajce, Poronin – cały czas drogą równoległą do Zakopianki – prowadzi do stolicy Tatr. Na ostatnich 25 km podjeżdżamy około 280 metrów w pionie.





Artur Gronczewski:

„Wiemy o sobie tyle, ile nas sprawdzono”
W. Szymborska

W czasie tej podróży sporo się o sobie dowiedziałem. Okazało się, że mogę więcej, szybciej i bardziej, niż mi się wydawało! Nigdy wcześniej nie przejechałem na rowerze więcej niż 50 km, a tu zrobiłem jednego dnia nawet 200. To było dla mnie wyczerpujące, ale też bardzo budujące przeżycie. Cieszyłem się z uczestnictwa w sztafecie, czułem się wyróżniony tym, że zakwalifikowałem się do tego projektu. To już na starcie dawało mi sporą dawkę siły i entuzjazmu, które były dla mnie motorem na całym etapie. Byłem żądny tego wszystkiego, co czekało nas po drodze. Chciałem przygody, emocji, zmęczenia i radości, jaka przychodzi wraz z tym wszystkim. Pamiętam każdą chwilę, każde spotkanie z suportem, każde zakończenie dnia i jego początek, ale najbardziej pamiętam początek dnia w Kazimierzu. Jechaliśmy już dobrze ponad godzinę, kiedy Lucjan zatrzymał rower, spojrzał na mnie i powiedział: „Nieeee! No nieeee! Musimy wracać!”. Okazało się, że z przyczyn do dziś niewyjaśnionych od 30 km jechaliśmy w kierunku przeciwnym do planowanego. Wracaliśmy do Warszawy... W innych okolicznościach byłbym strasznie zły, zwłaszcza że czekało nas tego dnia jeszcze wiele kilometrów jazdy, ale tam i wtedy wiedziałem, że nie ma o co się mazać. W kontekście całej tej drogi na Zwrotnik Raka i poczucia, że uczestniczymy w czymś Wielkim, te nasze głupie 30 km to drobnostka. Ale emocje były. 🚲





Monika Dąbrowska:

Pamiętam późne zimowe popołudnie, kiedy siedzieliśmy w Rak'n'Rollu na Wiśniowej i szukaliśmy sposobów na fantastyczne uczczenie 10. urodzin istnienia fundacji. Chcieliśmy zrobić coś fajnego dla podopiecznych, coś, co mogłoby dać nadzieję chorym, puścić w świat kulę dobrej energii i pokazać, że choroba może wprowadzić sporo zabrać, ale my umiemy odebrać to sobie z namiązką. Wtedy padł pomysł, by wrócić na Zwrotnik Raka. Potem rozpoczęły się długie miesiące planów i przygotowań, napotykania przeszkód i szukania rozwiązań, rozwiewania wątpliwości i kumulowania radości. Doprowadziło nas to do dnia, w którym sztafeta wystartowała. Ruszyłam na pierwszy ogień jako suport i zawodnik rezerwowego pierwszego zespołu, by na własne oczy zobaczyć, czy wszystko perfekcyjnie działa i czy rozpędzając się „rollingową” maszynkę można śmiało puścić dalej w świat, aż do samej Afryki. Zupełnie nie spodziewałam się tego, że ten etap będzie taki piękny! Patrząc na trasę całej drogi na Zwrotnik Raka i wyobrażając sobie jej czarujące odcinki, miałam w głowie raczej malownicze szwajcarskie Alpy, kolorową Hiszpanię i egzotyczne Maroko. A tutaj, za miedzą, czekała mnie taka niespodzianka! To niewiarygodne, jak blisko mamy wspaniałe, pachnące żywicą lasy, ogromne przestrzenie pustych o tej porze roku pól i łąk. Nie wiedziałam, że na Wiśle jest tyle promów, które łączą jej brzegi w dziwnych, dzikich, czasem trudnych do odnalezienia miejscach.





Pogoda nam raczej sprzyjała i udało się zaliczyć wrześniowe spanie w namiotach, epickie picie porannej kawy wśród wilgotnych od rosy łąk, przepyszne lunchy zjadane w przydrożnych rowach (składające się głównie z kanapek z żółtym serem albo hummusem i owoców). Z dala od autostrad i dwupasmówek, po całym dniu spędzonym w siodle, odnosi się wrażenie, że czas zaczyna zwalniać. Gdy dzień mija w rytmie własnego tętna, można się bez pardonowo rozprawić z niepokojącymi myślami, zachwycić przecinającym drogę dzikim zającem, rozczulić złotym polem słoneczników. Te kilka dni w drodze na Zwrotnik Raka dały mi ogromną przyjemność bycia z wyjątkowymi, radosnymi i otwartymi ludźmi, i cudownie bliską i dobrą Matką Naturą. Moment największej ekscytacji przyniósł mi jednak ostatni dzień sztafety, kiedy wraz z Martą i Alex dosiadłyśmy rowerów, by ruszyć w kierunku Tatr i domknąć etap. Poprzedni ulewny dzień, deszczowa noc i lodowaty poranek nie zapowiadały komfortowej jazdy, jednak zaraz po starcie, gdy tylko przecięłyśmy Zakopiankę, wyszło ciepłe słońce. Umyty deszczem świat wyglądał czysto, pachniał intensywnie, błyszczał olśniewająco. Na horyzoncie pomiędzy zielonymi pagórami a błękitnym niebem widniała poszarpana linia Tatr. Mijałyśmy kamieniste drogi, rwące strumienie i budzące się dopiero podhalańskie wioski. Ściana gór z każdym obrotem łańcucha przybliżała do nas metę pierwszego etapu drogi na Zwrotnik Raka. To było absolutnie fascynujące doświadczenie. 🚲





Przez Słowację podróżujemy szlakami rowerowymi, ale nie jest to równoznaczne ze ścieżkami – w dużej mierze są to po prostu lokalne drogi.



NAJSTARSZYM SŁOWACKIM SZLAKIEM

Etap 2

Kraje: Polska, Słowacja, Austria

Skąd: Zakopane

Dokąd: Wiedeń

Dystans: 430 km

Przewyższenie: +2736 m/-3429 m

Szlaki: Szlak Wokół Tatr, Oravská cyklomagistrála, Terchovsko – Oravská cyklomagistrála, Vážska cyklomagistrála, Malokarpatská cyklomagistrála, EuroVelo 6

Nawierzchnia: ok. 90% asfalt

Uczestniczka etapu: Anna Zołocińska

Pilot: Eliza Czyżewska

Suport: Kuba Wolski



Przydatne strony:

www.szlakwokoltatr.eu

www.cykloportal.sk

www.en.eurovelo.com/ev6



Zakopane



Žilina



Trenczyn



Wiedeń



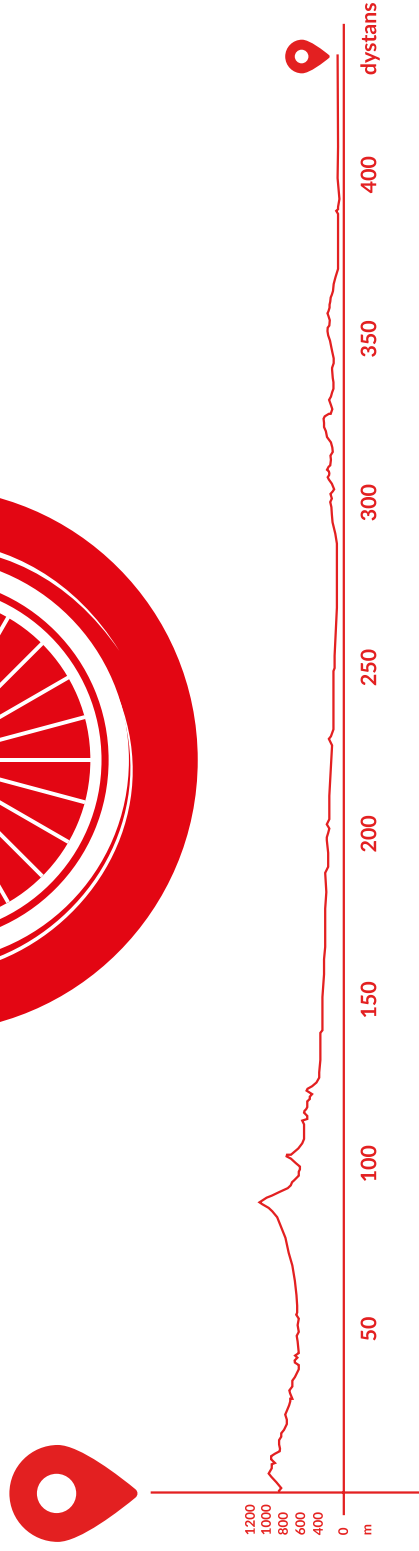
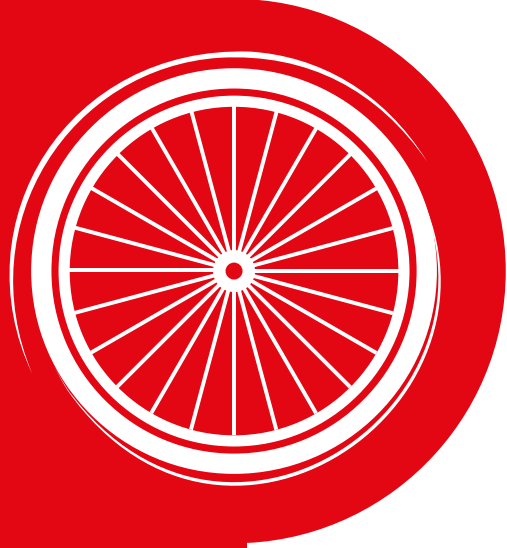
SŁOWACJA

Pieszczany



TRASA:

Zakopane, Terchová, Žilina,
Lednicke Rovne, Trenczyn,
Pieszczany, Kuchyňa,
Wiedeń



PROFIL TRASY:

Zakopane – Wiedeń

Dystans: 430 km

Przewyższenie:

+2736 m/-3429 m

Najniższy punkt: 138 m

Najwyższy punkt: 1067 m

Etap 2 



Jednym z ciekawszych odcinków tego etapu jest okolica pasma górskiego Małe Karpaty.

Etap drugi zaczynamy w Zakopanem i po przemierzeniu Słowacji z północnego wschodu na południowy zachód oraz przekroczeniu granicy z Austrią kończymy w Wiedniu. Startujemy w regionie górskim, na południu piętrzą się Tatry, Tatry Niżne, a także Wielka i Mała Fatra. Na początek musimy w jakiś sposób te góry przeciąć lub objechać, żeby dostać się w okolice Žiliny i w dolinę rzeki Wag, której bieg zaprowadzi nas do leżącego 150 km dalej uzdrowiska Pieszczany. Tam rozstajemy się z Wagiem, żeby wzdłuż pasma Małych Karpat ominąć Bratysławę i przekroczyć granicę z Austrią. Godzinę później witamy się z doliną Dunaju, która prowadzi nas do Wiednia, a kolejny etap sztafety aż do Pasawy. Etap przez Słowację jest bardzo różnorodny, korzystamy aż z sześciu szlaków rowerowych, dwa razy przekraczamy góry i jedziemy wzdłuż dwóch różnych wielkich rzek. Z Polski wyjeżdżamy Szlakiem Wokół Tatr, a więc świeżynką – wspaniałą atrakcją turystyczną Podhala. Szlak po polskiej stronie jest już właściwie skończony, ale po słowackiej jeszcze trwają prace. Docelowo szlak liczący około 250 km pozwoli objechać Tatry z wykorzystaniem pięknych

Na Słowacji korzystamy z kilku różnych szlaków, które są nazywane cyklomagistralami.

ścieżek rowerowych. Na Słowacji korzystamy z kilku różnych szlaków, które są nazywane cyklomagistralami. Jest ich w całym kraju mnóstwo, mają różne kolory, długości i trudność, a ich opisy można znaleźć na stronie Cykloportal.sk. W Austrii wjeżdżamy

oczywiście na EuroVelo wzdłuż Dunaju. Podczas tego etapu sztafecie stuknął pierwszy tysiąc kilometrów. Tak się złożyło, że wypadł bardzo blisko granicy słowacko-austriackiej, więc symboliczne zdjęcie zrobiliśmy na moście na Morawie łączącym oba kraje.





Słowackie szlaki rowerowe są oznaczone charakterystycznym „C”,
będącym skrótem od słowa „cyklomagistrała”.



Najtrudniejszym odcinkiem całego etapu jest podjazd na przełęcz dzielącą miejscowości Orawska Leśna i Zázrivá. Droga prowadzi przez las i wznosi się nieustannie przez 8 km na wysokość 1070 m n.p.m.

Trudność

Pod względem trudności etap można podzielić na 4 części. Pierwsza to ominięcie Tatr i przekroczenie przełęczy w Małej Fatrze. Na ten odcinek składa się 106 km i około 1200 metrów podjazdów. Druga to spokojny i łatwy odcinek doliną Wagu – około 170 km z Terchovej przez Žilinę do Pieszczan. Część trzecia to 100 pagórkowatych kilometrów z 700 metrami podjazdów. Najpierw trasa nieustannie skacze góra-dół na otwartych wietrznych terenach, a później wznosi się stabilniej, w Małych Karpatach. Ostatni fragment to już lekki zjazd do granicy z Austrią i łagodny odcinek doliną Dunaju. Suma przewyższeń plasuje ten etap dość nisko na skali trudności. Najdłuższy podjazd w Małej Fatrze ma ponad 20 km (+450 m), ale dzięki temu średnie nachylenie jest bardzo niskie i znośne. Najtrudniejsze fragmenty nie przekraczają 8%. Z kolei w okolicy Małych Karpat teren jest bardzo interwałowy, podjazdy są krótkie, ale jest ich dużo i często więcej, więc warto wykorzystywać prędkość na zjazdach, żeby bezkosztowo pokonywać choć część każdego kolejnego podjazdu. Na całej trasie zdarzają się odcinki szutrowe, ale zazwyczaj są to wały dobrze przygotowane do jazdy rowerem.

Noclegi

Mimo że poruszamy się długimi szlakami rowerowymi, które mogą stanowić atrakcję turystyczną, to baza noclegowa nie jest na Słowacji wybitnie rozwinięta. Planując nasz przejazd, opierałem się na kilku stałych punktach (np. Terchová i Pieszczany), a w pozostałych miejscach zostawiałem sobie trochę pola do improwizacji. Terchová jest bardzo popularnym miejscem wśród osób wędrujących po Małej Fatrze, natomiast Pieszczany to znane na całym świecie uzdrowisko, więc w tych lokalizacjach można liczyć na szerszą ofertę noclegów. W innych miejscach bywa różnie. Na pewno możemy polecić Penzión KMK w Lednicke Rovne i Camping Karpaty w miejscowości Kuchyňa.

Jedzenie



Kuchnia słowacka jest raczej nieskomplikowana i tania, składa się w głównej mierze z prostych dań chłopskich i góralskich. Najczęściej wykorzystywane produkty to mleko i jego przetwory, warzywa, szczególnie ziemniaki, marchew, cebula i kapusta. Możemy tu odnaleźć wpływy sąsiadów, a więc kuchni węgierskiej, czeskiej i polskiej. Ze Słowacją najbardziej kojarzą mi się różne zupy (np. kapuśniak, fasolowa), wyprażany ser, pierogi z bryndzą czy haluszki, czyli małe ziemniaczane kluseczki. Oczywiście w kartach dań znajdziemy również potrawy mięsne czy ryby, a pomiędzy tradycyjnymi restauracjami także pizzerie czy bardziej nowoczesne burgerownie. Zdarzają się jednak na tym etapie miejsca, gdzie trudno zjeść cokolwiek sensownego (np. odcinek Pieszczany – Kuchyňa) – tam udawaliśmy się do najlepszej dostępnej knajpy zlokalizowanej na pace naszego Renault Trafic, serwującej zazwyczaj warzywa z patelni z ryżem lub makaronem.



Nawigacja



Orientacja w terenie nie powinna na tym etapie nastręczać problemów.

Szlaków wprawdzie jest kilka, ale każdy z nich jest poprowadzony bardzo intuicyjnie. Na początek trzeba się dostać z Zakopanego do Chochołowa – najprostszymi wariant prowadzi główną drogą, ale można też pojechać przez Kościelisko albo Dziarnisz (podjazd!). W Chochołowie wskakujemy na Szlak Wokół Tatr i perfekcyjnie przygotowaną ścieżką rowerową jedziemy do Trsteny.

Tam wjeżdżamy na cyklomagistrłę Oravską (szlak czerwony 006), którą poruszamy się przez 40 km do Oravskiej Lesnej. W pewnym momencie dołącza inny szlak – cyklomagistrła Terchovsko-Oravská i teraz korzystając z niego jedziemy do doliny Wagu. Od Terchovej wybrałem wariant główną drogą, szlak wije się po szutrach i prowadzi zboczem robiąc nieco przewyższenia. Wzdłuż Wagu prowadzi najstarszy szlak rowerowy Słowacji, liczący 213 km cyklomagistrła Vážska. Zjeżdżamy z niej dopiero w Pieszczanach, skąd musimy się lokalnymi drogami znawigować do kolejnego szlaku – cyklomagistrli Malokarpatskiej. Teoretycznie można na nią wjechać już w Nowym Mieście nad Wagiem, ale z naszej perspektywy korzystniej wypadł nocleg w Pieszczanach. Cyklomagistrła Malokarpatská prowadzi prawie do samej granicy z Austrią. Po 20 km lokalnymi ścieżkami rowerowymi jesteśmy już na EuroVelo 6 nad Dunajem. Wszystkie szlaki słowackie, z których korzystamy, są oznaczone charakterystycznym czerwonym C na białym tle, a w ważnych miejscach pojawiają się tabliczki kierunkowe z rozpiską kilometrów.





625
KM



W Chochołowie wjeżdżamy na pewien czas na Szlak Wokół Tatr, będący stosunkowo nową inicjatywą, ale jednocześnie wspaniałą atrakcją turystyczną.



Chochotów jest niczym żywy skansen. Miejscowość składa się niemal wyłącznie ze stuletnich, zabytkowych góralskich chat zbudowanych z bali.

Zmiana sztafetowa w Zakopanem wiązała się z dopinaniem wielu tematów. Za chwilę mieliśmy na prawie 4 miesiące opuścić Polskę, a zdecydowanie łatwiej załatwić różne sprawy „u siebie” niż w podróży. Po kilku dniach na rowerach mogli-

**Zmiana sztafetowa
w Zakopanem wiązała
się z dopinaniem wielu
tematów, w końcu już za
chwilę mieliśmy na prawie
4 miesiące opuścić Polskę.**

śmy ocenić rozwiązania, które zastosowaliśmy, i podjąć decyzję o ewentualnych zmianach. Postanowiliśmy w naszych rowerach wymienić kierownice na wygodniejsze podczas długiej jazdy, odesłać kilka rzeczy kurierem do Warszawy, a kilka innych dokupić i zrobić ostatnie duże zapasy spożywcze.

Wszystkie te działania zajmowały czas, więc mimo komfortowych warunków w Nosalowym Dworze wstaliśmy nieco niedospani, a sprawy organizacyjne przeciągnęły się niemal do obiadu. Dziewczyny ruszyły w końcu w drogę, lecz z założeniem przejechania tylko około 40–50 km.

Jak wyjechać z Zakopanego?

Na Słowację najsensowniej dostać się Szlakiem Wokół Tatr, a w tym celu trzeba pokonać około 20 km dzielących centrum Zakopanego od Chochołowa. Można wybrać przynajmniej trzy warianty. Najprostsza pod względem nawigacji i trudności jest opcja prowadząca główną drogą 958 przez Kiry i Witów – jedziemy asfaltem, pokonujemy 19 km i tylko 150 metrów przewyższenia, ale minusem tej opcji jest ruch samochodowy, który w sezonie jest bardzo duży, ponieważ jedziemy drogą prowadzącą do najpopularniejszych tatrzańskich dolin. Opcja druga, to wariant przede wszystkim dla doświadczonych rowerzystów – podjeżdżamy na Butorowy Wierch, znany m.in. z Tour de Pologne, i zjeżdżamy spokojną drogą przez Dzianisz – łącznie 18 km i 315 m przewyższe-

nia. Ciekawym rozwiązaniem dla osób o słabszej kondycji jest modyfikacja tego wariantu – wyjazd kolejką na Gubałówkę i jazda rowerem dopiero od tego miejsca – unikamy większości przewyższenia – zostaje nam 13 km i 20 m do góry i 375 m w dół. Opcja trzecia, pośrednia, jedziemy asfaltem do Kościeliska, a potem częściowo szutrami przez Antałówkę i Pilchówkę do drogi 958 i stąd dalej przez Witów główną drogą albo jeszcze z jednym odbiciem przez Dzianisz. W pierwszej wersji mamy 18 km i +200 m, a w drugiej – 19 km i +240 m. Tylko niecałe 20 km, a tak wiele możliwości. Na pewno każdy znajdzie swój dogodny wariant.

Szlakiem Wokół Tatr

Przejeżdżając przez Chochotów nie da się nie zauważyć, że miejscowość jest niczym żywy skansen. Składa się niemal wyłącznie ze stuletnich, zabytkowych góralskich chat zbudowanych z bali. Drewno, pomimo swojego wieku, w dalszym ciągu zachowuje jasny kolor, ponieważ mieszkańcy Chochotowa tradycyjnie czyszczą je wodą z mydłem. W Chochotowie wjeżdżamy już na jedną z odnóg Szlaku Wokół Tatr, a po 3 km docieramy do jego głównej trasy. W tym miejscu warto się odwrócić i spojrzeć na piękny widok na

Tatry. Na początku wiosny, gdy góry są jeszcze pokryte śniegiem, a okoliczny krajobraz pozostaje surowy i bez zieleni trawy i drzew, można by odnieść wrażenie, że dotarliśmy właśnie do Kirgistanu czy Tadżykistanu. Gdy znajdziemy się na głównym szlaku, już po chwili (700 metrów) wjeżdżamy



na Słowację, natomiast szlak prowadzi piękną ścieżką rowerową z dala od ruchu samochodowego przez kolejnych 15 km do Trsteny. Na razie (czerwiec 2020) dalszy ciąg jest w budowie, ale docelowo ścieżką rowerową będzie można objechać od strony południowej całe Tatry. W Trstenie odwiedziliśmy lokalną pizzerię (Tutto Bene – polecamy), gdzie niespodziewanie spotkaliśmy się również z rodziną Ani, a ostatecznie w miejscowym pensjonacie (Hotel Skalka) zostaliśmy na noc. Prosto, tanio, w starym słowackim stylu – na jedną noc okej.

Na spotkanie z Janosikiem

W Trstenie zmieniamy szlak na pierwszą cyklomagistralę – Oravską (numer 006, szlak czerwony) i jedziemy nią nad Zalew Orawski. Jest to jezioro powstałe w wyniku wybudowania sztucznej zapory na rzece Orawie, która miała przeciwdziałać powtarzającym się powodziom. Podobnie jak nad Jeziorem Czorszyńskim, tak i tutaj tworząc zalew zalano lokalne wioski, a ludność przesiedlono nieco wyżej. W miejscu dawnej Slanicy powstała Slanicka Wyspa Sztuki, która jest obecnie popularną

Podobnie jak nad Jeziorem Czorszyńskim, tak i tutaj na Orawie tworząc jezioro zalano lokalne wioski, a ludność przesiedlono nieco wyżej.

atrakcją turystyczną. Na wyspę można dojechać stateczkiem i obejrzeć ekspozycję tradycyjnej sztuki ludowej, barokowo-klasycystyczny kościół oraz cmentarz. Zalew rozciąga się do granicy słowacko-polskiej i jest pięknie widoczny ze szczytu Babiej Góry.

Mijamy Namiestów, na chwilę wyjeżdżamy na główną drogę, po czym skręcamy w prawo w dolinę rzeki Biela Orava. Droga przez 20 km cały czas leciutko się wznosi, przejeżdżając przez kilka małych miejscowości, zyskujemy 220 metrów i dojeżdżamy do Oravskiej Lesnej (780 m n.p.m.). W tym miejscu można zrobić krótki postój.



Słowacja jest pełna starych zamków i ruin górujących nad dolinami rzek. Chcąc je wszystkie zwiedzić, trzeba by dodać do czasu wyprawy kilka dni.

Na tyłach dużego placu i urzędu gminy znajduje się restauracja, serwująca całkiem smaczne zupy – tyle sprawdziliśmy – zupy możemy polecić. W Oravskiej Lesnej skręcamy w lewo na cyklo-magistrale Terchovsko-Oravská (numer 038, szlak czerwony)

Mała Fatra to fenomenalne pasmo o charakterystyce tatrzańskiej, ale za to odwiedzane przez niewielki ułamek liczby turystów, których możemy spotkać u nas.

i zaczynamy główną część podjazdu. Wąski asfalt wznosi się przez 8 km na wysokość ok. 1070 m (+290 m), średnie nachylenie jest niewielkie (3,1%), ale trafiają się fragmenty po 8%. Już w trakcie podjazdu widzieliśmy, że coś jest nie tak, kierowcy jadących co jakiś czas z naprzeciwka motorów i samochodów kiwali nam, żeby zawrócić. Ostatecznie

okazało się, że po przekroczeniu przełęczy zaczyna się remont drogi, o ile przejazd rowerem był możliwy, choć wymagał nieco ekwilibrystyki, o tyle o przedostaniu się autem nie było mowy. Dziewczyny zjechały zgodnie z planem, a ja musiałem zawrócić i zamiast 20 km do Terchovej, zaliczyłem objazd liczący ponad 50 km. Na ok. 20 km dzielących przełęcz i Terchovą składa się 10 km zjazdu (–470 m), 3,8 km podjazdu (+160 m, maks. 8,7%) i kolejne 6,5 km zjazdu (–230 m). Terchová jest miejscem, które bardzo lubię, właściwie nic tu nie ma, wieś, trochę obiektów noclegowych, karczma, pizzeria, kilka sklepów i pomnik Janosika, który się tutaj urodził, ale jest to najpopularniejsza baza wypadowa w góry Małej Fatry. Fenomenalne pasmo o charakterystyce tatrzańskiej, ale za to odwiedzane przez niewielki ułamek liczby turystów, których możemy spotkać u nas. Biorąc pod uwagę, że to zaledwie 2,5 godziny jazdy samochodem z Krakowa dziwię się, ale jednocześnie trochę cieszę, że dociera tutaj niewiele osób.

Doliną Wagu

W Terchovej zostawiamy na chwilę wszelkie cyklomagistrale i jedziemy główną drogą przez Belę do Strečna. Uznałem, że jazda szlakiem w tym miejscu byłaby przesadą.

Terchová – Strečno to 25,5 km i +390/–550 m szlakiem albo 17 km (+30 m/–200 m) główną drogą. Czasem bardziej chodzi o przemieszczenie się z punktu A do B i przymknięcie oka na ewentualny ruch samochodowy niż kręcenie niepotrzebnych przewyższeń na okolicznych leśnych drogach.

Przełom Wagu przez Małą Fatrę koło Strečna w 1944 roku był terenem zaciętych walk pomiędzy armią niemiecką a powstańcami słowackimi, do których dołączyła grupa 52 Francuzów pod dowództwem kapitana Georges’a de Lannurien. Na cześć poległych

na wzgórzu Zvonica zbudowano Pomnik Partyzantów Francuskich. Natomiast na lewym brzegu rzeki wznosi się Zamek Strečno (hrad Strečno), w przeszłości najbardziej bezpieczna twierdza regionu Wagu. Rzeka dzieli pasmo Małej Fatry na pół. Chcąc przemierzyć je w całości głównym czerwonym szlakiem trzeba zarezerwować sobie od 4 do 6 dni na górską wędrowkę. W **Strečnie** zaczynamy naszą 150-kilometrową przygodę z najstarszym słowackim szlakiem rowerowym – cyklomagistrálą Vážską, który ciągnie się aż do ujścia Wagu do Dunaju i granicy z Węgrami. Sukcesywnie będziemy opadać z lekkimi „zmarszczkami” po drodze z wysokości 360 m na 160 m.

Na początek wjeżdżamy na około 10 km na świetną ścieżkę rowerową poprowadzoną wałem jeziora zaporowego. Jest to bardzo popularne miejsce wśród mieszkańców leżącej tuż obok Žiliny, jednego z największych miast Słowacji. W Žilinie warto zajrzeć na rynek (Mariánske námestie), uznany za Miejski Rezerwat Zabytkowy, a także

W Strečnie zaczynamy naszą 150-kilometrową przygodę z najstarszym słowackim szlakiem rowerowym – cyklomagistrálą Vážską.



odwiedzić kilka kościołów, Zamek Budatiński i synagogę. Szlak omija centrum miasta, więc na ewentualne zwiedzanie trzeba na chwilę zboczyć z kursu, ale za to przejeżdża tuż obok zamku. Po opuszczeniu **Žiliny** trasa prowadzi lokalną drogą 507. Wprawdzie po drugiej stronie Wagu mamy dwie większe drogi, w tym autostradę, lecz i tak na tej trasie jeździ trochę samochodów. Jednym z nielicznych miejsc (o ile nie jedynym) w okolicy, żeby coś zjeść, jest **Bytča**. Choć jak pisała Eliza, na jakieś kulinarne szaleństwo nie ma co liczyć: „Obiad zjadłyśmy w przydrożnym barze z menu rozciągającym się na oszałamiające dwie pozycje. W końcu jak w czymś jest się specjalistą, to po co się rozdrabniać, prawda?”. W Bytčy można również obejrzeć renesansowy pałac – jeden z niewielu na Słowacji, które zachowały swój pierwotny wygląd. 10 km dalej przejeżdżamy obok XII-wiecznego Zamku Powążskiego, który dumnie wznosi się na stromym zboczu. Gdy miniemy Powaską Bystrzycę, na Wagu pojawia się jezioro zaporowe, a na jego brzegu piękna ścieżka rowerowa prowadząca do Púchov. Próbowaliśmy tutaj znaleźć nocleg, ale ze względu na brak sensownych ofert pojechaliśmy dalej. 7 km za Púchov w **Lednicke Rovne**, przy samej drodze, stoi KMK Penzion – obiekt trochę weselny, trochę robotniczy i jak się okazuje, trochę dla rowerowych podróżników. Co ważne, restauracja serwuje bardzo dobre jedzenie.

XI-wieczny Zamek Trenczyn jest obok Zamku Spiskiego i Zamku Devín jednym z największych w Europie.

Następnym miejscem godnym uwagi jest leżący 30 km dalej **Trenczyn** ze swoim XI-wiecznym zamkiem. Obok Zamku Spiskiego i Zamku Devín jest jednym z największych w Europie. Jedną z ciekawostek na zamku jest

głęboka na 80 metrów studnia miłości oraz związana z nią opowieść o Omarze i Fatimie. Według opowieści pan zamku Stefan Zapolski pojmał piękną turecką księżniczkę Fatimę. Królewicz Omar, który kochał Fatimę, musiał 4 lata kopać studnię w skale, zanim przyniósł panu wodę, dopiero potem został wraz z Fatimą wypuszczony z więzienia. Trenczyn jest dobrym miejscem na krótki postój i lunch.



Mniej więcej 20 km za Tenczynem szlak wjeżdża na wał prowadzący najpierw wzdłuż Wagu, a później wzdłuż Kanału Biskupickiego.

Nieczęsto zdarzają się na tej trasie większe miasta, więc warto to wykorzystać. Poza zamkiem i rynkiem próżno szukać innych atrakcji, więc spokojnie można toczyć się dalej. Wyjazd z miasta nie jest ani superładny, ani przesadnie intuicyjny. Najpierw mijamy tereny industrialne, a potem

*Gdy byliśmy w Pieszcza-
nach, tego samego dnia
w Warszawie odbywała się
impreza z okazji 10-lecia
istnienia Fundacji Rak'n'Roll.*

jedziemy po szutrowych i polnych wałach, które kończą się około 10 km za miastem. Na kolejnym odcinku niewiele się dzieje, szlak prowadzi częściowo lokalnymi drogami, a częściowo ścieżkami rowerowymi, czasem dalej, a czasem bliżej główne-

go nurtu Wagu. Od czasu do czasu pojawi się jakiś zamek, ruiny czy ładny widok, ale nic wybitnie zapadającego w pamięć. Miejscem godnym uwagi były dla nas dopiero **Pieszcza-ny**.

Kempingowa telekonferencja

Pieszcza-ny to znane uzdrowisko. Posiada lecznicze wody geotermalne i siarkowe borowiny unikalne w skali świata. Jednym z symboli miasta jest most kolumnadowy – najdłuższy kryty most na Słowacji. Dla nas na lokalnym kempingu zakończyła się przygoda ze szlakiem prowadzącym doliną Wagu. Wieczór obfitował w niecodzienne atrakcje, ponieważ tego dnia w Warszawie odbywała się impreza z okazji 10-lecia istnienia Fundacji Rak'n'Roll, do której musieliśmy się porządnie przygotować. Albo właściwie, po prostu przygotować. Włączyć komputer i sprawdzić internet. Było ciemno i chłodno, więc mogliśmy siedzieć zakapturzeni i żadne stroje czy fryzury nie miały znaczenia. Po drugiej stronie było inaczej – widzieliśmy! Jak tylko połączenie się zakończyło, poszliśmy spać. Odcinek prowadzący w Małe Karpaty nie należy do najłżejszych. „Po kilkudniowej sielance, nastał trudny i męczący dzień.





Ścieżka rowerowa między Nowym Miastem nad Wągiem a Pieszczanami to jeden ze spokojniejszych i przyjemniejszych odcinków całego etapu przez Słowację.

Słoneczny, ale bardzo wietrzny i pełen «zmarszczek», tj. krótkich, ale intensywnych podjazdów i zjazdów. Z każdą kolejną górką pojawiała się myśl «nie damy rady, nie w takich warunkach», wiatr spychał nas z rowerów, a sztafchy ciągnęły się w nieskończoność. Do tego to palące słońce» – pisała Eliza w swojej relacji. Rzeczywiście, teren przez blisko 40 km jest otwarty i pofałdowany, a gdy dzień jest wietrzny, to nie ma gdzie przed nim uciec. Szlak (Malokarpatská cyklomagistrála, numer 003) przekracza Małe Karpaty, ale podjazd nie jest wymagający, Pieszczany od najwyższego miejsca dzieli zaledwie 150 metrów w pionie. Przewyższenie robi się na wielu małych chopkach. Naszym celem tego dnia była miejscowość Kuchyňa i kemping Karpaty. Warto zwrócić uwagę, że na całym odcinku od doliny Wagu (ok. 80 km) trudno znaleźć jakąś knajpkę czy bar. Nie trafiliśmy na żaden lokal, nawet z dwupozycyjnym menu, więc ostatecznie ugotowaliśmy coś w przydrożnych krzakach. Sam kemping też nie oferuje zbyt wiele – głównie piwo i proste potrawy z grilla. Lokalną atrakcją są lisy. Widziałem przy recepcji jakąś informację, ale nie doczytałem całości, czego później mocno żałowałem. Obudziło nas w nocy jakieś szuranie, rwanie plasti-

ku, gryzienie, ale nie było wystarczająco intensywne, żeby wyjść z namiotu, więc obraz „zniszczenia” ujrzałem dopiero rano. Worek ze śmieciami zostawiony przy samochodzie zamienił się w 100-elementowe puzzle rozrzucone po jednej czwartej kempingu. Taka nauczka, żeby oprócz oglądania obrazków ładnych lisów czytać również informacje.

Lokalną atrakcją kempingu Karpaty w Kuchyňa są nocni goście wyjadający pozostawione na wierzchu jedzenie i śmieci – lisy.



1000 km!

Kemping Karpaty od granicy z Austrią dzieli zaledwie 35 km. Najpierw szlak prowadzi standardowo lokalną drogą, a ostatnie 10 km to już piękna ścieżka rowerowa wzdłuż granicznej rzeki Morawy. W tej okolicy sztafeta przekroczyła tysięczny kilometr wyprawy, więc żeby dodać tej symbolicznej chwili jeszcze więcej symboliczności, pamiątkowe zdjęcie z tabliczką zrobiliśmy na kładce rowerowej łączącej Słowację z Austrią. Kładka jest w miejscowości Devínska Nová Ves – czuć, że jesteśmy już bliżej zachodu i stolicy – ta Słowacja znacząco różni się od tej wschodniej czy północnej, bliżej naszej granicy.

Austria powitała nas dźwiękiem emeryckiego dzwonka rowerowego i seniorami wyprzedzającymi naszą sztafetę na elektrykach. Słowackie szaleństwo zmieniło się we wszechobecny

ordnung. Trawa stała się bardziej zielona, a w otaczającym nas świecie można było łatwo dostrzec ślad linii i poziomicy, nic w Austrii nie jest dziełem przypadku. Szybko również na naszym lunchowym stole pojawił się pierwszy sznycel. Granicę dzieli od Wiednia około 50 km, ładnych, uporządkowanych, przewidywalnych.

Austria powitała nas dźwiękiem emeryckiego dzwonka rowerowego i seniorami wyprzedzającymi naszą sztafetę na elektrykach.

Ewentualnym zaskoczeniem może być remont ścieżki rowerowej i wyznaczony objazd. To ten moment, w którym w Polsce będziemy za jakieś 20–30 lat. Wtedy nasze ścieżki budowane dziś będą wymagały odświeżenia, a rowerowy ruch turystyczny będzie na tyle duży, że trzeba będzie stawiać znaki informujące o zmianach organizacji ruchu. Miła perspektywa.





Symboliczne zdjęcie z pierwszym tysiącem kilometrów zrobiliśmy na granicy z Austrią. Tak naprawdę na trasie jest to 985. kilometr, ale w tamtym czasie nie mogliśmy się zdecydować, czy do całości sztafety wliczać takie pomyłki, jak podróżowanie pod prąd w wykonaniu Lucka i Artura, a granica państw wydawała się idealnym miejscem do zrobienia zdjęcia.

W Wiedniu zatrzymaliśmy się na kempingu Neue Donau – jego zaletą i jednocześnie wadą jest lokalizacja – jest blisko rzeki, ścieżki rowerowej EuroVelo i ścisłego centrum (około 5 km), ale również blisko autostrady, więc nawet w nocy słychać szum aut.







Anna Zolocińska:

Mój etap to była czysta przyjemność, chociaż nie brakowało też momentów, kiedy trzeba było zmierzyć się ze sobą. Sprawdzić nie tylko, jak silne są mięśnie w nogach, ale także jak silna może być moja wola.

Na rowerze nawet jak ma się najlepsze towarzystwo, to pogadać można raczej tylko na postojach albo wieczorami. Bo jak jest do przejechania TAKI dystans dziennie, to się nie rozmawia, tylko pedałuje. A to znaczy, że w czasie wyprawy byłam głównie sama ze swoimi myślami, ulubioną muzyką w uszach i pięknymi krajobrazami przed oczami. To wszystko dało mi taki cudowny reset umysłu i ciała, to jest świetny sposób, aby zajrzeć w głąb siebie, znaleźć nowe pokłady dobrej energii, spokoju i odwagi. To jakby pięciodniowa medytacja na rowerze.

Wszystko mi się udało też dlatego, że na starcie dostałam od rodziny duży zastrzyk energii i mentalnego wsparcia. Po pierwszym dniu jazdy, gdy zatrzymaliśmy się na kolację w losowo wybranej pizzerii i siedzieliśmy szczęśliwi, że udało nam się dojechać do miejscowości przed zmrokiem, okazało się, że czeka tam na mnie niespodzianka. Mój szwagier z rodziną obserwowali nasze położenie dostępne na mapie Oracle i postanowili mnie tutaj złapać. Przyjechali specjalnie, żeby mi pokibicować. Byłam totalnie zaskoczona i szczęśliwa. Mam super rodzinę! Gdy następnego dnia ruszałam w drogę, włączyli mi na cały regulator „We are the champions”. Poczułam się wtedy jak mistrzyni świata! I nie chodziło tylko o rower, ale o całą wcześniejszą drogę, która zaczęła się w dniu diagnozy, prowadziła przez wielomiesięczne leczenie, a ostatecznie mnie na ten rower wsadziła.

To był też moment, który uświadomił mi, że po morderczej walce jest nagroda! I że nie można się poddawać. 🚴





Eliza Czyżewska:

Ten wspólny etap Rolling2Zwrotnik był nam ewidentnie pisany. Wiedziałam, że to będzie trudny i długi etap, ale w takim składzie i z kulą pełną energii w sakwie – musiało się udać. Pewnie gdybym wcześniej powiedziała Ani, że będzie prawie 100 km w jeden dzień, że będzie jeździła rowerem po górskich przełęczach, osiągała 50 km/h na zjazdach, jadła ryż z warzywami w słowackich krzakach, brała prysznic „rodem ze spa” pośrodku niczego, popukała-by się w głowę. A jednak dała się porwać na iście „babską” eskapadę na Zwrotnik Raka. 🚲









Podczas etapu trzeciego podróżujemy wzdłuż Dunaju, a później Innu – ścieżki rowerowe są świetnie przygotowane i dostępne dla każdego, niezależnie od umiejętności czy kondycji.



W KRAJU SZNYCLA BEZ WARZYW

Etap 3

Kraje: Austria, Niemcy

Skąd: Wiedeń

Dokąd: Simbach am Inn

Dystans: 388 km

Przewyższenie: +2523 m/-2347 m

Szlaki: EuroVelo 6, Innradweg

Nawierzchnia: 99% asfalt

Uczestnicy etapu: Bogusia Ługowska, Paweł Ługowski

Pilot: Eliza Czyżewska

Suport: Kuba Wolski



Przydatne strony:

www.en.eurovelo.com/ev6



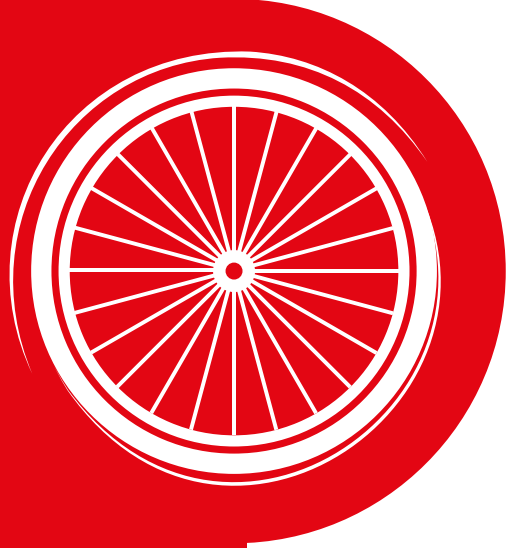


AUSTRIA



TRASA:

Wiedeń, Klosterneuburg,
Krems und Stein, Dürnstein,
Willendorf, Melk, Ybbs an der Donau,
Au an der Donau, Mauthausen,
Linz, Engelhartszell, Pasawa,
Schärding, Simbach am Inn



500
400
300
200
0
m

50 100 150 200 250 300 350 400 dystans



Etap 3

PROFIL TRASY:

Wiedeń – Simbach am Inn

Dystans: 388 km

Przewyższenie:

+2523 m/-2347 m

Najniższy punkt: 154 m

Najwyższy punkt: 347 m



Najciekawszym odcinkiem całego etapu jest Dolina Wachau, w której zaliczamy takie miejscowości jak Krems, Dürnstein, Willendorf czy Melk.

Etap przez Austrię jest zdecydowanie najłatwiejszym odcinkiem na całej trasie. Powody ku temu są przynajmniej trzy: dystans poniżej 400 km, niewielkie przewyższenie i generalnie brak wymagających podjazdów, a także świetna nawierzchnia na całej trasie. Poruszamy się w pięknym otoczeniu rzek, najpierw szerokiego Dunaju, a później charakterystycznie zabarwionego na niebieskozielono Innu. Po drodze przecinamy wiele wspaniałych regionów, z których na największą uwagę zasługuje Dolina Wachau, słynąca z licznych zabytków średniowiecznych i uprawy winogron. Nad rzekami góruje wiele zamków, które warto odwiedzić – niestety „górowanie” zazwyczaj oznacza solidny podjazd z poziomu rzeki. Startujemy

Na największą uwagę zasługuje Dolina Wachau, słynąca z licznych zabytków średniowiecznych i uprawy winogron.

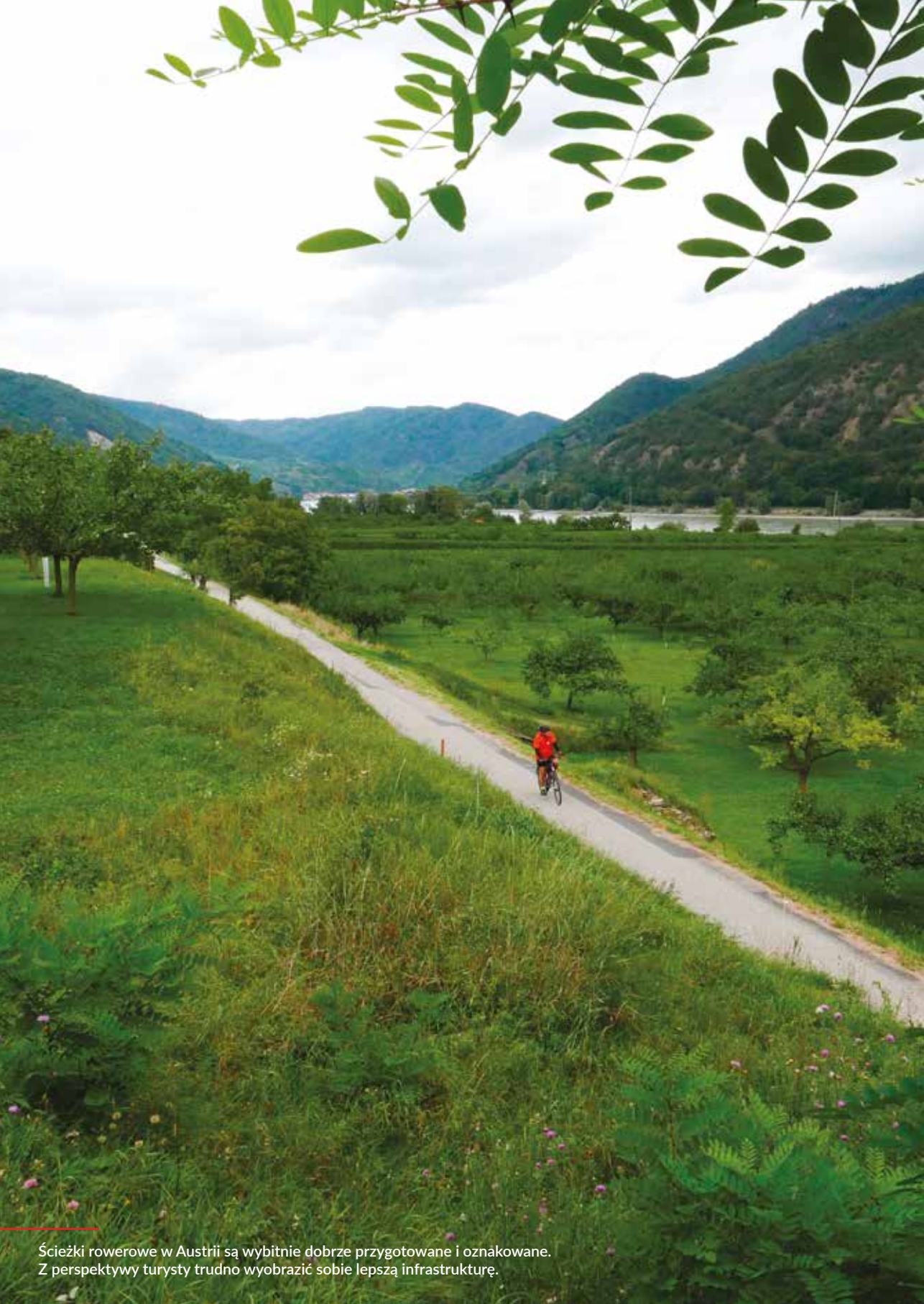
w Wiedniu, do którego bardzo łatwo dostać się z Polski samochodem lub samolotem, a kończymy w okolicy małego miasteczka Simbach am Inn w Niemczech. Pierwotnie zakładaliśmy dojazd do Salzburga, lecz ostatecznie zdecydowaliśmy się na zmianę sztafetową bliżej Monachium, które oferuje korzystniejsze połączenia lot-

nicze z Polską niż miasto Mozarta. Przez 300 km od Wiednia do Pasawy poruszamy się szlakiem EuroVelo 6, który od francuskiego wybrzeża Oceanu Atlantyckiego biegnie przez 10 krajów, aby po niemal 4,5 tysiąca kilometrów dotrzeć do Konstanci, a więc rumuńskiego wybrzeża Morza Czarnego. Z kolei w Pasawie przeskakujemy na szlak wzdłuż rzeki Inn.





Dürnstein jest idealnym miejscem na krótki postój – w wąskiej spacerowej uliczce znajdziemy kilka miejsc oferujących degustację lokalnych rieslingów i grüner veltlinerów, a kawałek dalej otwiera się piękny widok na Dunaj.



Ścieżki rowerowe w Austrii są wybitnie dobrze przygotowane i oznakowane.
Z perspektywy turysty trudno wyobrazić sobie lepszą infrastrukturę.

Trudność

Wiedeń leży na wysokości około 150 metrów nad poziomem morza, natomiast Simbach am Inn niecałe 200 metrów wyżej. Trasa stopniowo wznosi się właśnie o te około 200 metrów, a na całe przewyższenie etapu składają się lokalne krótkie podjazdy i wiadukty – takie małe fałdki. Podczas całego etapu nie ma ani jednego podjazdu, który by jednorazowo przekraczał 50 metrów przewyższenia. Zdarzają się fragmenty, kiedy sporo się dzieje, np. w Dolinie Wachau i gdy zbliżamy się do Pasawy, a są też takie, gdy jest tak płasko, że aż nawet nudno. Szlak wzdłuż Dunaju jest wybitnie dobrze przygotowany, poruszamy się asfaltową gładką ścieżką poza ruchem samochodowym, więc jeśli o którymś etapie można powiedzieć, że nadaje się dla każdego, to właśnie o tym.

Noclegi

Szlak EuroVelo 6 jest jednym z najpopularniejszych w całej Europie, więc oferta noclegowa wzdłuż całej trasy jest bogata w różnorodne opcje. Skupiając się na polach namiotowych warto wziąć pod uwagę stronę rzeki, po której się poruszamy. Szlak bardzo często prowadzi zarówno lewym, jak i prawym brzegiem Dunaju jednocześnie, natomiast mosty mogą być od siebie oddalone nawet o 30–50 kilometrów. Standardem na dłuższych odcinkach bez mostów są promy, które bez problemu zabierają rowery, ale zdecydowanie lepiej spojrzeć na mapę wcześniej i wybrać nocleg w taki sposób, żeby uniknąć jazdy do najbliższego mostu, a potem z powrotem po drugiej stronie rzeki, bo następnego dnia będziemy musieli powtórzyć odcinek już raz przejechany.

Jedzenie



Nasz plan posiłków wyglądał następująco – śniadanie przygotowywaliśmy we własnym zakresie, potem w trakcie jazdy zatrzymywaliśmy się na zupę i kawę, a wieczorem, po rozbiciu namiotów, szliśmy na bardziej obfitą kolację. Z perspektywy kilku kolejnych etapów, które nastąpiły po Austrii, odnoszę wrażenie, że z wyborem knajpek trafialiśmy bardzo dobrze. Właściwie każdego dnia byliśmy w stanie znaleźć smaczną kawę i zupę krem z warzyw, a wieczorami restaurację serwującą różnorodne posiłki. W trzech z czterech przypadków przy kempingach, na których nocowaliśmy lub bardzo niedaleko, znajdowały się restauracje serwujące bardzo smaczne jedzenie. Raz zdecydowaliśmy się na wycieczkę samochodem do Linz – największego poza Wiedniem miasta na trasie, w którym mieliśmy najwięcej możliwości i oczywiście najtrudniejszy wybór, ale w końcu po ponad godzinnym spacerze i tutaj się udało. Szukając lokalnych dań warto zwrócić uwagę na trzy pozycje: frittatensuppe, wiener schnitzel oraz kaiserschmarrn. Frittatensuppe to rosół, w którym zamiast makaronu pływają paseczki delikatnych naleśników. Wiener schitzel to klasyk austriackiej kuchni – cieniutki, a co za tym idzie, ogromny kotlet z cielęciny. Często pojawia się również wersja z wieprzowiny nazywana Schnitzel Wiener Art. Ostatnia pozycja to tradycyjny omlet cesarski podawany jako deser lub śniadanie. Poszarpane puchate ciasto naleśnikowe z dodatkiem konfitury i posypane cukrem pudrem.

Nawigacja



Nawigacyjnie jest to na pewno jeden z prostszych etapów. Podobnie jak jadąc we Francji wzdłuż Rodanu, tak i tutaj właściwie wystarczy trzymać się rzeki. Najpierw Dunaju, a od Pasawy – Innu. Jedynym elementem, który może wprowadzać trochę zamieszania, jest wybór strony rzeki, jeśli na obu jej brzegach jednocześnie jest poprowadzony szlak, a także ewentualne objazdy, gdy jakiś fragment jest w remoncie.

← Engelhartszell 26 km
Eferding 21 km

← Waizenkirchen 19 km
Haibach 5 km

← R1 Donauweg

Linz	44 km
Aschach	16 km

→ R1 Donauweg

Passau	48 km
Engelhartszell	25 km





Etapy długo prowadzące wzdłuż rzek mają pewną cechę, która jest jednocześnie zaletą i wadą – oferują piękne widoki z wodą w tle, ale po kilku dniach ten sam piękny krajobraz staje się bardzo monotonny.



Widok na Wiedeń z podjazdu na Kahlenberg.

Najtrudniej jest ruszyć z Wiednia

Nie dlatego, że ścieżki rowerowe kończą się na autostradach z zakazem jazdy rowerzystów. Co to, to nie. Stolica Austrii wręcz ugina się pod liczbą zabytków skumulowanych na każdym kilometrze kwadratowym. Z tych najważniejszych warto odwiedzić gotycką katedrę świętego Szczepana, neogotycki ratusz, Kościół Wotywny, największy w Europie park Wiener Prater i pałac Schönbrunn. Wiedeń to również bardzo przyjazne miasto do życia, jest poprzecinany ścieżkami rowerowymi, główny ruch samochodowy został wyprowadzony na ringi otaczające miasto, a w centrum i nad Dunajem znajdziemy mnóstwo terenów zielonych, które pozwalają złapać oddech i spędzić czas w spokoju. Tylko od nas zależy, po ilu dniach zdecydujemy się opuścić **Wiedeń** i ruszyć na zachód.

Mniej więcej 12 km od kempingu, na którym przekazywaliśmy pałeczkę, pojawia się opcja „dla chętnych” lub „dla ambitnych”. Po lewej stronie ścieżki wznosi się **Kahlenberg** – wzgórze w Lesie Wiedeńskim (300 metrów podjazdu), z którego w 1683 roku król Jan III Sobieski dowodził zwycięską bitwą o Wiedeń z Turkami. Na szczycie znajduje się kościół od 1906 roku prowadzony przez polskich księży, a w nim izba upamiętniająca zwycięstwo

Po lewej stronie ścieżki wznosi się Kahlenberg – wzgórze, z którego w 1683 roku król Jan III Sobieski dowodził zwycięską bitwą o Wiedeń z Turkami.

polskie w Odsieczy Wiedeńskiej. Obok kościoła jest również restauracja z dużym tarasem widokowym, z którego rozpościera się piękny widok na Wiedeń. U podnóża Kahlenbergu znajduje się małe miasteczko **Klosterneuburg**, w którym warto zwiedzić kompleks zabudowań klasztornych – jest to jeden

z najważniejszych ośrodków sakralnych i kulturowych Austrii. Dalej ścieżka prowadzi do **Tulln**, które jest dobrym miejscem na pierwszy postój. Wykorzystaliśmy tę okazję do zobaczenia rynku, wypicia kawy i zrobienia zakupów w lokalnej piekarni.

Warto zwrócić uwagę na to, że ceny pieczywa i drożdżówek są 2–3 razy wyższe niż w marketach. Opuszczając miasto ścieżka rowerowa wiedzie wzdłuż terenu założonego w 2008 roku ogrodu botanicznego. Najpierw wzdłuż 7 hektarów pierwszej, bardziej reprezentatywnej części skupiającej 27 000 bylin i 3500 krzewów, a później wzdłuż 45 hektarów terenu zalewowego pełnego roślin bagnistych i torfowisk.

Urokliwa Dolina Wachau

Wieczorem, po około 90 km, docieramy do **Krems und Stein** i pytam Bogusię, czy przejechała kiedyś tyle kilometrów. – Nigdy – odpowiada. A więc już pierwszego dnia etapu bijemy rekord. Kemping w Krems ma niewiele miejsca na namioty i dodatkowo wita nas tymczasowym brakiem ciepłej wody, ale za to jest bardzo blisko centrum miejscowości, gdzie przy symbolicznej XV-wiecznej bramie – Steinertor – znajduje się restauracja Hofbräu, w której można zjeść bardzo smaczne (głównie mięsne) dania.

Z Krems und Stein wiąże się jedna ciekawa historia – mianowicie, kiedyś były to dwie całkowicie oddzielne miejscowości, każda z nich miała nawet swoje własne mury, ale naturalnie w miarę rozrastania się zaczęły się do siebie zbliżać. Mia-

sta, nie mury. W końcu postanowio-

no je połączyć i na samym środku znajduje się ulica o nazwie

„i”. Mamy więc Krems, ulicę

Undstrasse i miejscowość

Stein. W Stein znajduje się przystań, z której można

popłynąć w rejs po Dunaju. Na przykład do Wied-

nia. W samym Krems jest

starówka, po której można

się przespacerować, choć o ekscytację tutaj trudno.



W tym miejscu rozpoczyna się lub kończy, w zależności od perspektywy, **Dolina Wachau**. Jest to zaledwie 36-kilometrowy odcinek doliny Dunaju, liczącej w sumie ponad 2800 km. Jednak na tym wydawałoby się krótkim odcinku pomiędzy miastami Melk i Krems znajdziemy kilka urokliwych miasteczek, pięknie poprowadzoną drogę rowerową i moc winnic dających możliwość degustowania świetnych trunków. Ścieżka rowerowa prowadzi po obu stronach rzeki, lecz zdecydowanie ciekawiej jest na lewym brzegu.

Już 6 km za Krems docieramy do najładniejszego miasteczka w okolicy o nazwie **Dürnstein**. Wiąże się z tym miejscem kolejna ciekawa

**Miasteczko Dürnstein
i ruiny zamku są dzisiaj
największą atrakcją turystyczną Doliny Wachau.
Rocznie przybywa tutaj
1,7 mln turystów.**

historia. W XII wieku Ryszard Lwie Serce wyruszył na wyprawę krzyżową do Ziemi Świętej razem z francuskim królem Filipem. Wspólnie z nimi przebywał tam dowodzący niemieckimi krzyżowcami austriacki książę Leopold V Babenberg. I temu właśnie Leopoldowi nie podobało się, że jest traktowany gorzej niż korono-

wani wodzowie. Historia nie mówi tego wprost, ale najprawdopodobniej książę poczuł się urażony, obraził się na Ryszarda i Filipa, i wrócił do domu. Jakiś czas później Ryszard Lwie Serce wracał do Anglii i pech chciał, że jego statek rozbił się w okolicy Akwilei (miasteczko w północnych Włoszech). Razem z kilkoma tylko żołnierzami ruszyli przez Europę w długą drogę do domu. Niestety, przechodzili przez okolice Dürnsteinu, gdzie królewski pierścień zauważyli słudzy Leopolda. Pojmali Ryszarda i zamknęli go w lochach zamku Dürnstein, żądając okupu. Miał więc Ryszard sporo czasu, żeby podziwiać piękną panoramę Dunaju. Miasteczko Dürnstein i ruiny zamku są dzisiaj największą atrakcją turystyczną Doliny Wachau. Rocznie przybywa tutaj 1,7 mln turystów. Warto spenetrować wąskie uliczki miasteczka i odwiedzić lokalne sklepiki. Szczególnie te, przy których na stolikach wystawiane są kieliszki do degustacji trunków. Na uwagę zasługują dwa rodzaje wina – Riesling, popularny nie tylko w tym rejonie, a także Grüner Veltliner. Bardzo dobre białe wino, z którego słynie cała Dolina Wachau.



AN DIESEM STEIN WURDE 1908
DIE IN GRÖSSE CA 30000 JAHRE ALTE
AUS KALKSTEIN GEBILDETE STATUETTE
VON WILLENDORF GEFUNDEN

Przejeżdżając przez Willendorf nie można ominąć pamiątkowego zdjęcia z tamtejszą Wenus.

Najładniejszy odcinek Doliny Wachau to fragment pomiędzy Dürnsteinem a Spitz. Przejeżdża się tędy niejednokrotnie przez środek upraw winorośli, często trochę powyżej rzeki, a więc z ładnymi widokami na płynący w dole Dunaj. Miejscem,

**Willendorf – to tutaj
w 1908 roku znaleziono
11-centymetrową figurkę
przedstawiającą postać
kobietę, nazwaną później
Wenus z Willendorfu.**

które jest zdecydowanie warte uwagi i zatrzymania się, jest mała ekologiczna kawiarenka na wyjeździe z **Willendorf**. Można tam zjeść, wypić i kupić wszystko, co powinno się znaleźć w ekologicznej kawiarni, plus sporo rzeczy, które wyobrazić sobie samemu trudno. Willendorf jest znany przede wszystkim za

sprawą swojej Wenus. To tutaj w 1908 roku znaleziono 11-centymetrową figurkę przedstawiającą postać kobietę, nazwaną później **Wenus z Willendorfu**. Szacuje się, że figurkę wykonano ok. 22–24 tysiące lat temu, a przedstawia ona wyidealizowany (bardzo) wizerunek kobiety, ze wszystkimi niezbędnymi atrybutami. To najbardziej znana prehistoryczna rzeźba.

Dolinę zamyka (patrząc od strony naszej podróży) miasteczko **Melk**. Już przejeżdżając przez most na Dunaju widać górujące nad miastem opactwo Benedyktynów. Klasztor powstał w średniowieczu, na miejscu wcześniejszej fortyfikacji. Niewielką część tych budowli obronnych wkomponowano w zespół klasztorny, czego przykładem jest wieża Babenbergów. Klasztor i kościół pw. św. Piotra i św. Pawła poddano gruntownej barokizacji i rozbudowie w XVIII w., w konsekwencji powstał jeden z największych barokowych zespołów sakralnych w Europie, uznawany za najpiękniejszy przykład baroku w Austrii. Inicjatorem tej rozbudowy był opat Berthold Dietmayr. Jest to dobre miejsce do spacerowania i odpoczywania. Wewnątrz znajduje się imponująca biblioteka (w 12 salach zgromadzono ponad 100 tysięcy woluminów i starych rękopisów, w tym najstarsze z IX wieku). Teoretycznie można by kontynuować jazdę lewym brzegiem i nawet nie zajeżdżać do Melk, ale myślę, że warto, jeśli nie ze względu na klasztor, to w celu posilenia się smaczną zupą i kawą w jednej z knajpek na małym placu w centrum.

Moc płynąca z muzyki

Po opuszczeniu Doliny Wachau liczba atrakcji na kilometr trasy zaczyna drastycznie maleć. Ścieżka często prowadzi wąłem bardzo blisko rzeki, a krajobraz staje się trochę monotony. W takich momentach niezastąpione jest towarzystwo drugiego rowerzysty. Eliza z Bogusią i Pawłem wielokrotnie umilali sobie podróż całą gamą różnorodnych piosenek, dzięki którym łatwiej było odwrócić uwagę od niezmieniających się widoków czy bólu zmęczonych mięśni.

Na prawym brzegu Dunaju, około 25 km za Melk, w miasteczku **Ybbs an der Donau**, warto zajrzeć do muzeum rowerów, gdzie znajdziemy jednoślady i różne eksponaty z dawnych epok, między innymi drewniane czy spektakularne wysokie koła, a także eleganckie rowery z czasów Kaiserów. 10 kilometrów dalej na prawym brzegu znaleźliśmy nocleg – Gasthof & Camping Krenn. Jest to mały kemping przy ogródkach działkowych, a po drugiej stronie drogi znajduje się pensjonat i restauracja. Toaleta i prysznic są dostępne właśnie w pensjonacie – gdyby ktoś bardzo chciał, to można w ręczniku przeparać obok stolików restauracji. Niemniej jednak,

Ścieżka często prowadzi wąłem bardzo blisko rzeki, a krajobraz staje się trochę monotony.

jedzenie smaczne, miejsce ciche i ładne, a właściciel bardzo miły.

Po opuszczeniu kempingu droga zmienia się w zdecydowanie węższą ścieżkę prowadzącą przy brzegu rzeki, a samochody muszą uciec przez górę, żeby wrócić do Dunaju dopiero za kilkanaście kilometrów. Przy tym rozwidleniu można zrobić mały skok w bok, a właściwie w górę.



Okolo 100 metrów ponad poziomem rzeki znajduje się szlak prowadzący do ruin zamku **Freyenstein**. Z góry pomiędzy

W Au an der Donau znajduje się fajny kemping, przy którym liczyliśmy na otwartą restaurację i smaczną zupę, ale niestety spełniło się tylko to pierwsze.

drzewami rozciąga się ładny widok na dolinę. Same ruiny są całkiem ciekawe, choć żeby zwiedzić całość, trzeba by posiłkować się liną lub zaryzykować małą wspinaczkę do najniższej położonej dziury okiennej. Wejście pewnie zostało zasypane albo zamurowane. Na wspinaczkę bez asekuracji się nie odważyłem. 15 kilometrów dalej na

przeciwległym brzegu znajduje się miasteczko **Grein** oraz zamek Greinburg. Pierwotna warownia została wzniesiona tutaj w drugiej połowie XV wieku, a jej głównym zadaniem miała być ochrona okolicznych terenów przed częstymi najazdami wojsk czeskich i węgierskich. Swój obecny renesansowy kształt zamek uzyskał w czasie ostatniej większej przebudowy, jaką przeprowadzono na przełomie XVI i XVII wieku. Obecnie w pełni odrestaurowana rezydencja pozostaje w rękach prywatnych, ale można zwiedzać m.in. arkadowy dziedziniec, kaplicę zamkową oraz okazałą salę rycerską.

W tej okolicy wróciliśmy na lewy brzeg Dunaju, szlak na około 10 kilometrów oddala się od rzeki, a później trochę monotonnym krajobrazowo wałem, idealnym do szlifowania umiejętności wokalnych, prowadzi do **Au an der Donau**. Znajduje się tutaj fajny kemping, przy którym liczyliśmy na otwartą restaurację i smaczną zupę, ale niestety spełniło się tylko to pierwsze. Z zup serwowali wyłącznie kiełbasę, więc ruszyliśmy dalej, a TripAdvisor zaprowadził nas na pyszny obiad do zajazdu Ed. Kaisers Gasthaus w **Mauthausen**. Tym samym, w okolicach którego w trakcie II wojny światowej naziści założyli pierwszy poza granicami Rzeszy obóz koncentracyjny. Dziś jest to miasteczko targowe, w którym warto obejrzeć nabrzeże Heindlkai, pełne barokowych kamieniczek, oraz otoczony starym cmentarzem rzymskokatolicki kościół parafialny znajdujący się nad rynkiem.



Linz – jak to zwykle bywa przy zwiedzaniu głównych atrakcji danego miasta – trafiamy w okresie remontu.

Za miastem szlak znowu na jakiś czas oddala się od rzeki, a potem wraca na wał wprowadzający nas do aglomeracji **Linz**. Zdecydowaliśmy się na przejechanie przez Linz bez zatrzymywania się i dojazd przed zmrokiem do Höflein na klimatyczny kameralny kemping Hofmühle. Na zieloną polankę prowadzi mały drewniany mostek, obok szumi woda spływająca przez służę na wąskim kanale, za drewnianym płotem rozciąga się pole kukurydzy, a „kemping” zmieściłby pewnie około 10 namiotów. Po szybkim prysznicu wsiedliśmy w auto, żeby

W Linz warto zobaczyć zamek z XVI-XVII wieku, rynek z kolumną morową z 1723 roku i Starą Katedrę pochodzącą z XVIII wieku.

zobaczyć minięty 10 km wcześniej Linz. W okolicach centrum właściwie wszystkie parkingi są podziemne i próżno szukać miejsca do zaparkowania przy ulicy, więc warto wcześniej zaplanować miejsce docelowe, żeby nie krążyć za dużo po mieście. W Linz warto zobaczyć zamek z XVI-XVII

wieku, rynek z kolumną morową z 1723 roku i Starą Katedrę pochodzącą z XVIII wieku; największy kościół w Austrii, czyli Nową Katedrę; najstarszy zachowany kościół w Austrii, czyli Kościół św. Marcina oraz muzeum Ars Electronica Center. W okolicach rynku jest mnóstwo knajp, ale nic wybitnie się nie wyróżnia, a ceny są wysokie, więc zaczęliśmy szukać nieco dalej od centrum. Ostatecznie zawędrowaliśmy na drugą stronę rzeki do Die Donauwirtinnen – restauracji serwującej kuchnię organiczną. Zdecydowanie polecamy.





Szlak wzdłuż Dunaju jest jednym z najpopularniejszych w Europie, więc na porządku dziennym jest tutaj spotkanie innych długodystansowych rowerzystów.

Auf Wiedersehen Österreich

Po wyjeździe z Höflein pierwsze 20 km można potraktować jako rozgrzewkę, natomiast później robi się zdecydowanie ciekawiej. Góry zbliżają się do rzeki, ścieżka zaczyna trochę falować, a krajobraz momentami przypomina Przełom Dunajca. Oczywiście rzeka jest o wiele szersza, a górą brakuje skał, ale można dostrzec podobieństwa. Na brzeże jest rzadko dostępne dla ruchu samochodowego, a gdy już jest, to wymaga zjazdu wąskimi serpentynami do poziomu rzeki. Dobrym miejscem na postój, w połowie drogi między Linz a Pasawą, jest **Kobling**. Na końcu drogi, przy promie, znajduje się pensjonat i bar – wprowadzie na wspomnienie obsługi w mojej głowie włącza się taśma o nazwie „nie teraz, proszę czekać”, ale etap konsumpcji był już godny polecenia. Można tutaj spróbować frittensuppe, czyli rosółu z paskami ciasta naleśnikowego. Po kilku dniach w Austrii poczuliśmy chyba tutaj jakiś mocny przyływ odprężenia, bo siedząc w pięknym słońcu non stop się z czegoś śmialiśmy. Ścieżka prowadzi dalej do

Góry zbliżają się do rzeki, ścieżka zaczyna trochę falować, a krajobraz momentami przypomina Przełom Dunajca.

Inzell, a samochodem trzeba się albo cofnąć na górę, albo przeprawić promem. Okolica jest naprawdę zjawiskowa. Dunaj mocno tutaj zmienia kierunek i tworzy potężne zakola przełamując się pomiędzy okolicznymi stromymi górami. Na kilku zakolach, jak w Au, Inzell czy właśnie w Kobling, można znaleźć fajne



miejsca do wypoczynku „na końcu drogi”. Na pewno do takich lokalizacji dociera niewiele osób, więc można w bardzo spokojnym otoczeniu, w górach, spędzić weekend nad rzeką. Będąc rowerzystą trzeba trochę więcej popedałować, niż na wcześniejszych płaskich jak stół wałach. Po opuszczeniu tego przełomu, około 15 km dalej, docieramy do **Engelhartszell** – małego miasteczka, w którym najciekawszym zabytkiem jest jedyny w całej Austrii należący do zakonu Trapistów (Zakon Cystersów Ściślejszej Obserwancji) klasztor. Jego historia sięga XIII wieku. Podczas odwiedzin, poza zobaczeniem licznych fresków, warto spróbować ważonego przez mnichów miejscowego piwa (Trappistenbier-Brauerei), a także produkowanych tu od setek lat wyśmienitych likierów oraz serów. Ścieżka prowadzi teraz przy głównej drodze i trochę się wznosi. Gdy minie-



Gdy miniemy Engelhartszell, to Dunaj staje się rzeką graniczną pomiędzy Austrią a Niemcami.

już Niemcy. Granicę przecinamy jednak dopiero 20 km dalej, nieopodal **Pasawy**. Wydawałoby się, że Niemcy to taki uporządkowany i czysty kraj, ale różnica między Austrią i Niemcami jest taka jak między Polską i Ukrainą. W Austrii

„ordnung naprawdę muss sein”, natomiast w Niemczech można to powiedzenie potraktować trochę z przymrużeniem oka. Chociaż nie chciałbym być źle zrozumiany – przymrużenie oka oznacza tylko tyle, że trawę czy żywopłoty strzyże się bez linii-ki, ale nie zmienia to faktu, że strzyżenie występuje nadal.

Docieramy do Pasawy, a więc jesteśmy w Dolnej Bawarii. Miasto w obecnym kształcie wywodzi się z rzymskiego obozu warownego, który w VIII wieku stał się siedzibą biskupstwa. Prawa miejskie Pasawa otrzymała w roku 1225. Przez całe

średniowiecze jej historia była ściśle związana z kościołem – biskupi pasawscy byli jednocześnie władcami księstwa, którego miasto było stolicą. W czasach nowożytnych najważniejszym wydarzeniem był wielki pożar, do którego doszło w 1662 r. Odbudowa, przy której pracowali architekci przede wszystkim z Włoch, nadała starówce z grubsza obecny wygląd. Pasawa położona jest na licznych wzgórzach rozdzielonych trzema rzekami zbiegającymi się u stóp Starego Miasta – Dunajem, Inn i Ilz. Malownicze położenie, a także cenna zabytkowa architektura w stylu śródziemnomorskim sprawiły, że Pasawa nazywana jest „miastem trzech rzek” oraz „bawarską Wenecją”. Warto zobaczyć katedrę św. Szczepana, Twierdzę Oberhaus, pozostałości średniowiecznych umocnień miejskich z bramą św. Seweryna i basztą Schaiblingsturm czy stary i nowy Pałac Biskupi. W Pasawie zatrzymaliśmy się na nocleg na kempingu Passau. Dojazd do niego nie należy do najbardziej intuicyjnych, a wieczorem szybko robi się chłodno, bo słońce znika za ścianą lasu, ale za to mała włoska knajpka przy recepcji wynagradza wszystko. Po całym dniu na siodelku o takiej lasagni czy pizzy marzy każdy rowerzysta.

Od Pasawy nadal jedziemy wzdłuż granicy niemiecko-austriackiej, jednak tym razem przebiega ona na rzece Inn, a my zostajemy już na jej niemieckiej stronie i zmieniamy szlak na Innradweg. Ten szlak już nie jest stricte drogą rowerową, jak ma to miejsce nad Dunajem, i dość często korzysta z lokalnych dróg o znikomym ruchu samochodowym. Odcinek około 60 kilometrów dzielących nas od końca etapu to przeplatające się ścieżki nad Innem i rolnicze tereny Dolnej Bawarii, a więc głównie pola kukurydzy i rzepaku. Mniej więcej 15 km za Pasawą można przeskoczyć na chwilę na austriacki brzeg Innu, żeby odwiedzić **Schärding**. Dawniej miasteczko nosiło nazwę Scandiga i było ważnym miejscem handlowym. W XVIII wieku zostało zniszczone przez pożar, a później systematycznie podtapiane przez wylewający Inn. Szczytowe poziomy wody zaznaczane są przy Bramie Wodnej (Wassertor). Do dzisiaj zachowały się pozostałości średniowiecznych murów miejskich.

Ze względu na swój urok i mnóstwo atrakcji turystycznych Schärding nazywane jest „barokową perłą nad zielonym Inn”. Ostatnim miejscem, w którym warto na chwilę się zatrzymać, jest wieża widokowa tuż za wioską Eglsee, z której rozpościera się ładny widok na rozlewiska Innu.







Paweł Ługowski:

Pierwszy moment był intensywny jak oczekiwanie na przejęcie pałeczki w biegu sztafetowym, czekaliśmy na symboliczną kulę energii i rowery, na które mieliśmy przesiąść się już następnego dnia. Zza zakrętu wyjechała Ania Zołocińska i gdy tylko nas zobaczyła, wystrzeliła w naszym kierunku najszczerzy UŚMIECH, jaki widziałem, wtedy wiedziałem już, że będzie dobrze. Ania witała nas przepełniona tęsknotą za ludźmi, przejechała trasę sama z Elizą, teraz Eliza dostała pod opiekę nas, parę z 40-letnim stażem, ruszającą w drogę płaską jak stół, z idealnym nadbrzeżem po prawej i idealną zielenią po lewej. Na wiele godzin samotnej jazdy. I jak było? Tak, że po raz pierwszy od dawna byliśmy tak do cna sobą i ze sobą. Ta monotonia wysiłku miała w sobie coś klasztorного, wstawaliśmy ze słońcem, piliśmy kawę i robiliśmy śniadanie dla wszystkich. Bez telefonów i maili z pracy, bez rozważań, że powinniśmy zająć się czymś innym, tylko my i droga. Jest to zdecydowanie etap dla ludzi, którzy są gotowi dowiedzieć się o sobie wszystkiego. Krajobrazy, które nas otaczały, były niezwykle uporządkowane, czyściutkie i zorganizowane; ludzie niewylewni, zasadniczy; nawet w sklepach ruch między regałami był jednokierunkowy, by utrzymać rygor. No ale przecież to my jechaliśmy, wiadomo, że nie da się nas tak łatwo poskromić. Podróżowanie na rowerze przez nowy kraj, to zupełnie inny poziom łączności, dostrzegaliśmy detale, szczegółiki, otwieraliśmy drzwi do obór, żeby sprawdzić, jak to możliwe, że da się je utrzymać takie czyściutkie i pachnące. To taka idealna realna ekologia połączona z technologią. Nasz etap jest doskonały dla początkujących, a na dodatek pogodę mieliśmy ładną, kondycja dopisała, towarzystwo również. W taką drogę warto ruszyć z kimś, kogo się szczerze lubi, z przyjaciółmi, z którymi chce się śmiać i dzielić. Lubię kontakt, zaczynałem rozmowę z każdym, kto się zainteresował naszą wyprawą, jeśli będę mógł pojechać jeszcze raz, to zabieram ze sobą info spisane w kilku językach, żeby z każdym podzielić się tym, co i dlaczego robimy. Nasz etap powinien nazywać się „Etapem Miłości i Przemyśleń”. 🚲



Bogusia Ługowska:

Ja na wyprawę jechałam jak do kurortu, z nastawieniem, że wszystko, co się wydarzy, jest już zaplanowane i mogę się po prostu cieszyć tym, że jestem. Dopiero kilka miesięcy wcześniej nauczyłam się jeździć na rowerze, więc te dystanse do pokonania, prawie 100 km w ciągu dnia, brzmiały jak całkowita abstrakcja. Tyle to się jedzie samochodem, a nie na rowerze, ale mój Paweł ciągle powtarzał, będzie łatwo, razem przecież możemy wszystko. W czasie wyjazdu wypadała nasza rocznica, więc to już w ogóle przeznaczenie. Tymczasem moje kurortowe luksusy to był... gorący prysznic jako nagroda po całym dniu. Dałam radę! Wieczorem odkrywałam w swoim ciele nowe mięśnie, odnawiała się moja relacja z samą sobą, w zadziwieniu i trochę w szoku, jak szybko ciało nabiera siły i mocy. Pod palcami czułam silne nogi, zasypiając w śpiworze, czułam się jak młódka. Nocą temperatura spadała do 4°C, więc rano wystawiałam lekko sine z zimna palce do słońca, by „roztopiły się” w czasie, gdy Paweł parzył kawę. W trasie było pięknie! Eliza dawała nam





takie poczucie bezpieczeństwa, że oddaliśmy całą logistykę w jej ręce i po prostu cieszyliśmy się przygodą. Ile tam było rozmów, ile śpiewania. Jak na pierwszych randkach! Rocznicowy strudel w restauracji i prawdziwy sznycel. Wszędzie kolory jesieni, samoobsługowe stragany z owocami i warzywami, pięknie zadbane ścieżki i powitania na trasie. Na rowerze stajesz się od razu częścią całej społeczności, tak jak wśród marynarzy czy taterników, uśmiechy i pozdrowienia ręką. Rowerzystów mijaliśmy bardzo wielu, często na rowerach elektrycznych, grupki znajomych nawet po „70”, których w Polsce rzadko widuje się na dwóch kółkach. Dla mnie był to czas, gdy w końcu przyzwyczałam się do jazdy w kasku, teraz to już dla mnie zupełnie oczywiste, że bezpieczeństwo jest ważniejsze niż stylowa fryzurka. Gdy jadę po warzywa warszawskimi ulicami, to gdzieś z tyłu słyszę jeszcze echo rollingowej przygody. O tym trzeba rozmawiać, dzielić się z innymi przyjaciółmi, którzy doświadczyli tej drogi, przejście przez raka, a później sztafeta. To tak wiele zmienia, a opowiadanie pozwala się jeszcze bardziej cieszyć, to w nas żyje, ciągle rośnie w takim pozytywnym sensie, jakby wyjazd zasiał ziarenko, które kiełkuje i rozkwita. 🚲





Pagórki, pagórki i jeszcze raz pagórki. Na tym etapie płasko jest tylko na polach namiotowych.



KRAJ POFAŁDOWANYCH OBRUSÓW

Etap 4

Kraje: Niemcy, Austria, Szwajcaria

Skąd: Simbach am Inn

Dokąd: Buchs

Dystans: 525 km

Przewyższenie: +4917/-4803 m

Szlaki: Tauernradweg, Bodensee-Königssee Radweg,
Lakes Route

Nawierzchnia: 90% asfalt

Uczestnicy etapu: Wiola Liberadzka, Waldemar Żychowski,
Łukasz Kościuczuk

Pilot: Robert Szulc

Suport: Kuba Wolski



Przydatne strony:

www.tauernradweg.at

www.bodensee-koenigssee-radweg.de



NIEMCY

Simbach am Inn

Chiemsee

Bad Tölz

Füssen

AUSTRIA

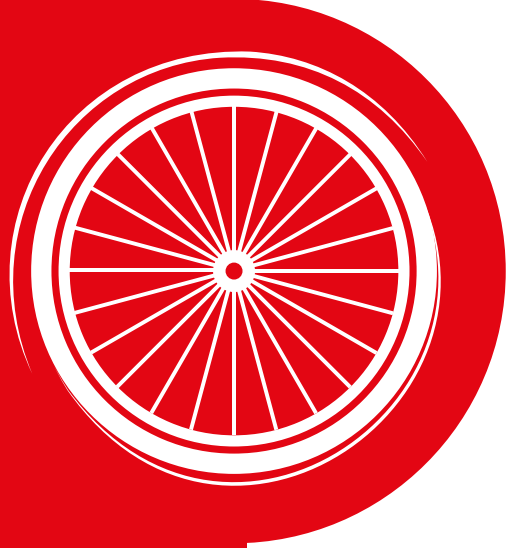
Buchs

SZWAJCARIA



TRASA:

Simbach am Inn, Burghausen,
Tittmonig, Chiemsee, Bad Feilnbach,
Schliersee, Bad Tölz, Bad Kohlgrub,
Wies, Füssen, Sonthofen,
Immenstadt, Lindau, Buchs



1000
750
500
0
m

dystans

500

450

400

350

350

250

200

150

100

50



Etap 4

PROFIL TRASY:

Simbach am Inn – Buchs

Dystans: 525 km

Przewyższenie: +4917 m/-4803 m

Najniższy punkt: 342 m

Najwyższy punkt: 988 m



Na początku etapu korzystamy z różnych krótkich szlaków, ale od pewnego momentu poruszamy się już do samego Jeziora Bodeńskiego szlakiem „Bodensee – Königssee Radweg”.

Podczas etapu czwartego przemierzamy ze wschodu na zachód Bawarię, pełną malowniczych widoków z alpejskim krajobrazem w tle. Na początku do tego tła dopiero się zbliżamy, ale już widać specyfikę regionu. Wyobraźcie sobie, że nakrywacie obrusem wielki stół. Zarzucacie cały blat warstwą materiału, zanim cokolwiek uporządkujecie i wygładzicie,

Wyobraźcie sobie, że nakrywacie obrusem wielki stół. Zarzucacie cały blat warstwą materiału, zanim cokolwiek uporządkujecie i wygładzicie, na stole panuje bezład, jest pełno zmarszczek, zgrubień i fałdek. Tak właśnie wygląda Bawaria.

na stole panuje bezład, jest pełno zmarszczek, zgrubień i fałdek. Tak właśnie wygląda Bawaria, jest pofałdowana niczym rzucony bezładnie obrus. Trudno tu o fragment płaskiego terenu. Ale za to widoki są pierwszorzędne. Pomiędzy tymi wszystkimi wzgórkami leżą poutykane niemieckie uzdrowiska słynące z leczniczych wód termalnych i małe miasteczka, w których restauracyjne stoły uginają się pod naporem ciężkich piwnych kufli i mięsnych półmisek. Ot, Bawaria. Szlak rowerowy, z którego korzysta-

my na tym etapie, prowadzi aż nad Jezioro Bodeńskie, potem mamy krótki łącznik przez fragmencik Austrii i końcówkę po rowerowych szlakach Szwajcarii. Pierwotnie na etapie trzecim planowaliśmy dotrzeć do Salzburga i dopiero stamtąd wjechać do Niemiec, ale ostatecznie przekroczyliśmy rzekę Salzach nieco wcześniej, omijając miasto Mozarta. Planując przejechanie wyłącznie tego etapu można rozważyć lot do Monachium i dojazd do Pasawy lub lot do Salzburga, a powrót z Friedrichshafen lub Zurychu.





Jezioro Chiem jest zjawiskowe – warto zatrzymać się tutaj na nocleg i skorzystać z jego uroków.



Okazało się, że poza pagórkami i sumą przewyższeń ten etap miał jeszcze jedną trudność – skutecznie obniżające się morale i wyciągające siły obfite deszcze.

Trudność

Jest to etap wymagający, aczkolwiek łatwiejszy niż jeden z odcinków przez Hiszpanię i etap przez Szwajcarię. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że średnie przewyższenie na odcinku od początku do Jeziora Bodeńskiego wynosi 1000 metrów na każde 100 km, więc żeby przemierzyć Bawarię w komforcie, warto zadbać o kondycję. Dodatkowo, trasa bardzo dynamicznie się zmienia, nie ma tutaj podziału na dni płaskie i dni górzyste. Po prostu wszystkie są pagórkowate. Czasem umiarkowanie, a czasem... nie. Oddech można złapać dopiero po zjeździe do Lindau, skąd przez ostatnie 70 km do Buchs trasa prowadzi już wzdłuż brzegu jeziora i rozległą dolinę. Szlak wykorzystuje zarówno specjalnie przygotowane ścieżki rowerowe, jak i lokalne drogi asfaltowe o niewielkim ruchu samochodowym oraz szutry.

Noclegi

Oferta noclegowa w Niemczech jest ogromna. Podczas naszej podróży korzystaliśmy zarówno z lokalnych malutkich pól mieszczących zaledwie kilka namiotów, jak i ogromnych kempingów z rozwiniętą infrastrukturą przygotowaną dla kamperowych podróżników spędzających w takim miejscu cały urlop. Nie wszystkie kempingi udostępniają przestrzeń na namioty, niektóre są przeznaczone wyłącznie dla kamperów i na to na pewno trzeba zwrócić uwagę przy wyborze lokalizacji. Zdarzyło nam się również wynajmować apartamenty, a także spać w hostelach – wszystkie noclegi rezerwowaliśmy z wyprzedzeniem 1–3 dni i raczej nie mieliśmy kłopotu z ich wyborem. W sezonie na pewno rezerwacji trzeba dokonywać wcześniej. Nawet na polach namiotowych. Ceny noclegów są niższe niż w Austrii i zdecydowanie niższe niż w Szwajcarii.

Jedzenie

Kuchnia niemiecka jest dość ciężka, obfituje w potrawy mięsne i raczej tłuste. Wiele restauracji pracuje w modelu włoskim, czyli pełna karta jest dostępna dopiero wieczorem, natomiast w ciągu dnia można zjeść zupę lub coś lekkiego, jeśli restauracja jest w ogóle otwarta, bo część obiektów ma w porze lunchu sjęstę. Restauracje mają również tzw. „ruhe tag”, czyli jeden dzień w środku tygodnia, który jest wolny. My mieliśmy szczęście trafić w „ruhe tag” kilka razy, zupełnie tak, jakby knajpy co 60–70 km (nasz 1 dzień) zamykały się planowo właśnie wtedy, gdy tam dotrzemy. Z braku innych możliwości testowaliśmy nawet kurczaki z rożna w przydrożnej budce. Bawaria na pewno nie jest rajem dla wegetarian czy wegan. W wielu miejscach można odnieść wrażenie, że Niemcy nie słyszeli o diecie bezmięsnej. Przez cały etap mniej więcej co drugi dzień gotowaliśmy sami, żeby częściej oglądać na talerzach warzywa. Naturalną przystawką do każdego posiłku jest oczywiście piwo.

Nawigacja

Na cały etap składają się trzy główne szlaki – najpierw wzdłuż rzeki Salzach poruszamy się trasą Tauernradweg, po przekroczeniu granicy trochę lokalnymi drogami, a później docieramy do szlaku Bodensee-Königssee ciągnącego się przez całą Bawarię. Z kolei na końcówce wskakujemy na szwajcarską „dziewiątkę”, z której będziemy korzystać przez cały kolejny etap. Szlaki są oznaczone dobrze, ale zawsze warto posiłkować się własnymi mapami lub trackiem wgranym w licznik czy GPS. Szlak przez Bawarię jest poprowadzony w sposób bardzo krajoznawczy, zwiedzamy lokalne miasteczka, uzdrowiska i generalnie kręcimy się po okolicy oglądając krajobrazy. Chcąc po prostu przemieścić się z miejsca A do B, moglibyśmy skrócić ten etap nawet o 150 km. Leczy czy o to chodzi w podróżowaniu?



Gdy wszystkie okoliczne restauracje mają „ruhe tag”, z pomocą przychodzi kurczak z rożna.





Na samym początku, jeszcze w Austrii, mamy do zaliczenia trzy małe podjazdy na szlaku Tauernradweg.



Widok z murów średniowiecznego zamku górującego nad miasteczkiem Burghausen.

Z Niemiec do Austrii i z powrotem

Etap rozpoczęliśmy w przydrożnym pensjonacie dla zakonnych, a przynajmniej takie można było odnieść wrażenie, patrząc na ręczniki zwinięte w dwa łabędzie składające się w jedno serce. Tak więc, na początek – romantycznie, a potem spokojnie wzdłuż rzeki. Już po kilku kilometrach, w Simbach, przekraczamy Inn i wjeżdżamy z powrotem do Austrii, żeby po-

Nad Burghausen góruje potężny średniowieczny zamek, którego mury ciągną się na ponad kilometr, co czyni tę warownię najdłuższą tego typu budowlą w Europie.

pedałować szlakiem Taurów – najpierw wzdłuż Innu, a później wzdłuż rzeki Salzach. Początek tego nie zapowiada, ale jak tylko rzeki się rozwidlają, zaczynają się podjazdy. Na początek łagodnie, tylko 30 metrów w pionie i zjazd, potem od razu kolejnych 80 m i znowu zjazd – przekraczamy na chwilę rzekę i jesteśmy w **Burghausen** – znowu

w Niemczech. Nad miastem góruje potężny średniowieczny zamek (XIV–XVI w.), którego mury ciągną się na ponad kilometr, co czyni tę warownię najdłuższą tego typu budowlą w Europie. W jej skład wchodzi m.in. sześć różnych dziedzińców, imponująca sala rycerska, zbrojownia, wieża zegarowa, piekarnia, browar, Georgstor oraz kaplica księżnej Jadwigi – polskiej królowny, która zamieszkiwała zamek pod koniec XV wieku. Na zamek można wejść bezpłatnie i pospacerować po dziedzińcach, z których rozciągają się bardzo ładne widoki na miasto i płynącą w dole rzekę. Po odwiedzinach w mieście trzeba wrócić na prawy brzeg Salzach i zmierzyć się z 5-kilometrowym podjazdem (+150 m), którego nachylenie maksymalnie osiąga 8%. Podjazd w większości jest w lesie, natomiast na zjeździe otwierają się ładne widoki. Po 5 km zjazdu ponownie przecinamy Salzach i tym razem już na kilka dni wjeżdżamy do Niemiec. Miejscowość **Tittmonig** ma ładny mały rynek z wieloma knajpkami i kawiarniami – jest to dobre miejsce na krótki postój.

Za miastem opuszczamy dolinę rzeki, więc trasa znowu się wznosi, trzeba wjechać kolejnych 150 m w górę, tym razem wśród pięknych żółtych pól rzepaku. Wąska droga wspaniale wiję się pomiędzy pagórkami i wielkimi bawarskimi gospodarstwami – w tym rejonie przemierzamy teren typowo rolniczy. Naszym pierwszym noclegiem po około 60 kilometrach był Camping Oberhofer – kawałek zielonej trawki przy jednym z gospodarstw na wzgórzu. Najbliższa miejscowość, gdzie można coś zjeść, to oddalone o około 6 km Trostberg.

Objżdżając Monachium

Kemping dzieli zaledwie 20 km od pięknego, położonego u stóp Alp Chiemgawskich, jeziora **Chiem**, zwanego bawarskim morzem. Jest to trzecie pod względem wielkości jezioro w Niemczech. Jego położenie, infrastruktura sportowa i tereny rekreacyjne, a także bliskość Monachium sprawiają, że jest to jedno z najpopularniejszych miejsc wypoczynkowych w Bawarii. Miejsce naprawdę robi wrażenie. Wzdłuż jeziora jedziemy przez około 15 km, a potem na wysokości miejscowości Rimsting odbijamy na zachód do kolejnego jeziora – Simsee. Jedziemy lokalną drogą, po prawej ciągnie się linia kolejowa, a po lewej od czasu do czasu zza drzew wyłania się tafla jeziora.

Kilka kilometrów dalej podjęliśmy próbę znalezienia czegoś do jedzenia, ale opcje były bardzo ograniczone, więc skończyło się na zupach i pizzach w „Ristorante, Pizzeria, Bar & Lounge” u Marco – po liczbie luster i błyszczących się powierzchni w toaletach można wnioskować, że wie-



czorami Marco ma tutaj zdecydowanie „Bar & Lounge” i wiele atrakcji. Niespodziewanie – jedzenie było pyszne, więc część „Ristorante, Pizzeria” możemy polecić z czystym sumieniem. Lokal jest zaledwie kilometr od Innu, więc szybko wracamy nad rzekę i przez około 8 km pedałowujemy po płaskich szutrach. Na wysokości miejscowości Altenmarkt nasza trasa łączy się ze szlakiem Bodensee-Königssee, więc od tej pory będą nas prowadzić białe tablice z zielonymi napisami i dodatkowe niebieskie znaczniki tego konkretnego szlaku. Zostawiamy Inn, odbijamy na zachód i lokalnymi drogami docieramy do **Bad Feilnbach** – pierwszego uzdrowiska na naszej trasie. Bad Feilnbach funkcjonuje jako miejscowość lecznicza już od ponad 100 lat. Jest to idealne miejsce do wypoczynku – oaza spokoju, miejsce polecane do medytacji i nieśpiesznych spacerów wśród okolicznych stawów i lasów. Dodatkowo okolica oferuje liczącą około 150 kilometrów sieć szlaków rowerowych – głównie górskich, ale przewyższenia nie są astronomiczne, okoliczne szczyty wznoszą się 500–600 metrów ponad mia-

Bad Feilnbach to idealne miejsce do wypoczynku – oaza spokoju, miejsce polecane do medytacji i nieśpiesznych spacerów wśród okolicznych stawów i lasów.

steczkiem. W Bad Feilnbach przenocowaliśmy na bardzo fajnym kempingu – Kaiser Camping Outdoor Resort – rozwinięta infrastruktura, w sezonie podobno działa basen i restauracja, ale pod koniec września nie mieliśmy okazji skorzystać. Jest to dobre miejsce na postój i regenerację, bo już po 2 km zaczyna się liczący 7 km podjazd, na któ-

rym musimy wznieść się o ponad 300 metrów (średnio 5%). Potem wśród pagórków i łąk przemierzamy kolejnych 20 km do miejscowości i jeziora o tej samej nazwie – **Schliersee**. Dla sztafety był to ważny punkt, bo padający przez cały dzień deszcz przełamał na chwilę morale i zatrzymaliśmy się w lokalnej knajpce z nadzieją na poprawę pogody. Niestety, prognoza nie zapowiadała nic pociągającego, więc weszliśmy w rolę trendsetterów – wprowadziliśmy nową modę rowerową, chętnie kopiowaną przez uczestników kolejnych etapów.



Są takie miejsca, które wspomina się ze szczególną sympatią i mnóstwem pozytywnych emocji – zdecydowanie jednym z nich był Camping Naturfreundehaus.

W ruch poszły poncza, pelerynki, wodoodporne spodnie, a także nieprzemakalne onuce z membraną wykonaną ze streczu i/lub folii spożywczej. Słabe parametry oddychalności takiej „membrany” są wynagradzane przez świetne wyniki w testach wo-

W ruch poszły poncza, pelerynki, wodoodporne spodnie, a także nieprzemakalne onuce z membraną wykonaną ze streczu i/lub folii spożywczej.

doodporności. Za Schliersee czekają dwa upierdliwe, liczące 150 metrów podjazdy, częściowo po szutrach – pierwszy do Gmund, a drugi do Marienstein. A potem 13 km niemal ciągłego zjazdu (–240 m) do **Bad Tölz**. Po długim, męczącym, zimnym i deszczowym dniu zdecydowaliśmy się tutaj wynająć małe mieszkanko, trochę podreperować morale i wysuszyć strecz.

Mimo że od jeziora Chiem przejechaliśmy ponad 100 km, to ciągle objeżdżamy Monachium. Bad Tölz to małe miasteczko położone zaledwie 50 km od stolicy Bawarii. Jego mieszkańcy z dumą chwalą się swoją wyjątkową ulicą pełną barokowych kamienic. Znajdziemy tu przytulne kawiarnie i restauracje, wąskie uliczki dawnej dzielnicy rzemieślniczej „Gries”, różne autentyczne sklepy ze sztuką i rzemiosłem, a także stare parki i zabytkowe budynki dawnej dzielnicy uzdrowskiej. Poza tym liczne zabytki i atrakcje, takie jak np. XV-wieczny kościół parafialny Wniebowzięcia NMP, ponad 100-letni teatr lalek czy muzeum Tölzer Stadtmuseum.

Polana mocy

Gdy raz los nas doświadcza, ciska w nas wiatrem, deszczem i szutrowymi podjazdami, trzeba wierzyć, że za kolejnym zakrętem wyłoni się tęcza, a na jej końcu będzie czekać garniec... Jesteśmy w Bawarii, więc niech to będzie garniec złotego trunku. 50-kilometrowy odcinek łączący Bad Tölz i Eschenlohe jest bardzo przyjemny – niemal płaski – od razu łatwiej zauważyć piękno otaczających krajobrazów, gdy mniej skupiamy się na własnym zmęczeniu.

Szlak wielokrotnie prowadzi ścieżkami niedostępnymi dla samochodów. Czasem wzdłuż drogi, czasem wzdłuż rzeki, momentami można nacieszyć oczy widokiem Zugspitze wyłaniającego się znad autostrady prowadzącej z Monachium do GAP-a, lokalnej stolicy skoków narciarskich. W Eschenlohe próbowaliśmy zjeść obiad, ale skończyło się na kanapkach z tuńczykiem i ogórkiem. Jedna restauracja po wakacjach zrobiła sobie prawie miesiąc wolnego, a druga miała akurat „ruhe tag” – wiadomo. Za Eschenlohe jeszcze przez 10 km jest bardzo przyjemnie, a potem czeka około 8 km podjazdu (+250 m) do Bad Kohlgrub i dalej do Saulgrub.

Bad Kohlgrub, to jak sama nazwa (Bad) wskazuje, kolejne uzdrowisko, ale prawdziwą atrakcją jest Camping Naturfreundehaus w Saulgrub. Rozbiliśmy się sami na ogromnej polanie i przez prawie godzinę, zanim ktokolwiek wybrał się pod prysznic, kręciliśmy filmy i robiliśmy zdjęcia. Przy kempingu znajduje się dom oraz mała knajpka. Gdy właściciele podjechali, była 16:42 (choć teoretycznie otwierali 12 minut wcześniej), przed budynkiem stałem ja, jeden starszy pan i drugi, który chwilę wcześniej podjechał na skuterze. Małżeństwo wysiadło z auta, facet w długich siwych włosach od razu zaczął żartować, a jego żona pobięła za bar nalewać piwo.

Oczywiście nikt nic nie zamawiał, panowie po prostu weszli, usiedli na swoich zapewne stałych miejscach, na swoich zapewne stałych krzesłach, które mogłyby mieć wyrzeźbione ich nazwiska, i w spokoju zaczęli sączyć Franciszkanera, pyszne bawarskie piwo. W międzyczasie podjechał jakiś młodzian i zdenerwował się, że jest 16:50, a kuchnia jeszcze nie

***Nikt nic nie zamawiał,
panowie po prostu weszli,
usiedli na swoich zapewne
stałych miejscach
i w spokoju zaczęli sączyć
Franciszkanera.***



jest czynna, więc wsiadł w auto i tyle go widzieli. Godziny mijały, na polanie nadal stały tylko 3 namioty, ale za to do knajpy zaczęli zjeżdżać się lokalsi, do wieczora panował gwar i można było poczuć prawdziwy bawarski, biesiadny klimat, zupełnie inny niż w turystycznych restauracjach, w których czasem panuje taka cisza, że człowiek zastanawia się, czy może powinien wyłączyć dźwięki w telefonie. To było wspaniałe miejsce, lecz można je docenić tylko, jeśli nigdzie nam się nie spieszy i nie mamy wielkich oczekiwań. Otwarte będzie, gdy pojawi się właściciel, a zjeść będzie można, jak już wszyscy stali goście będą mieli przed sobą kufel piwa. To był nasz garniec znaleziony na końcu tęczy.

Wieczorne w suszarni rozmowy

Kolejny odcinek od Saulgrub do **Wies** ma około 20 km. Patrząc na profil wydaje się, że będzie łatwo, ale czasem krótkie, strome podjazdy potrafią być bardziej perfidne niż te ciągnące się przez kilka kilometrów. Szczególnie, jeśli są okraszone zabiegami SPA w postaci naturalnych biczów wodnych przelewających się od czubka głowy po koniuszki palców. Widoki są rewelacyjne, ale ścieżka faluje dość dynamicznie aż do Wies, gdzie znajduje się znany kościół pielgrzymkowy wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO jako przykład ludzkiej kreatywności i wyjątkowy obiekt przypomi-

W Wies znajduje się znany kościół pielgrzymkowy wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

nający o minionej tradycji kulturowej. Kościół nosi imię Biczowanego Zbawiciela na Łące (!), a pielgrzymi przybywają, żeby modlić się do czyniącej cuda figury Chrystusa. Poza aspektem religijnym warto zajrzeć do środka ze względu na architekturę, wewnątrz jest urządzone z prze-

pychem, jak to w stylu rokoka. Przed kościołem znajduje się wiele kramów z pamiątkami, w których można np. kupić kartki pocztowe i wysłać pozdrowienia do Fundacji Rak'n'Roll, co uczyniliśmy.

Gesellenhaus



Następne 30 km to bardzo przyjemny zjazd i odcinki płaskie po ładnych ścieżkach i drogach wijących się pomiędzy pagórkami. Tylko o miejsce na lunch znowu trudno, po raz kolejny trafiliśmy na „ruhe tag”, tym razem w miejscowości Trauchgau nie przyjął nas Gasthof Hirsch, więc skończyło się na przydrożnych kurczakach z rożna. Mijamy małe jezioro – Bannwaldsee, przy którym znajduje się kemping, i jedziemy pod zamek **Hohenschwangau**. Warownia stoi na wzgórzu i jest widoczna z daleka, niemniej najlepiej prezentuje się z perspektywy drona z widokiem na leżące nieopodal jezioro Alpsee-Hohenschwangau. Istnieją zapiski wskazujące na istnienie zamku już w XII wieku, lecz przez setki lat na skutek licznych wojen pozostawał on w ruinie. Dopiero w 1832 roku kupił go król Bawarii – Maksymilian II i odbudował zgodnie z pierwotnymi planami. Zamek można zwiedzać w ramach wycieczek z przewodnikiem orga-

Campingplatz Guggemos
– jest całkiem znośny. Gdy mocno pada, można miło spędzić czas w ciepłej... suszarni. Sprawdzone.

nizowanych o konkretnych godzinach. Zwiedzanie trwa 35 minut i kosztuje 15,5 euro. Szlak przejeżdża pod zamkiem, więc chętni do kupna biletu muszą najpierw pokonać solidny 200-metrowy podjazd. A trasa prowadzi dalej, do oddalonego o 3,5 km **Füssen**. Miasto

umiłowali sobie w dawnych czasach bawarscy królowie. W centrum zachowało się wiele gotyckich kamienic z czasów świetności (XVI wiek), więc warto przespacerować się uliczkami miasta. W tamtym czasie Zamek Wysoki był rezydencją biskupów księcia augsburskiego, a dziś na zamku mieści się oddział Bawarskiej Państwowej Kolekcji Malarstwa. Nad brzegiem przepływającej przez Füssen rzeki Lech znajduje się dawny klasztor benedyktyński św. Manga z muzeum miejskim. Füssen jest dobrą bazą wypadową na okoliczne szlaki rowerowe i nad jeziora. Pięć kilometrów za miastem nad jeziorem Hopfen znajdują się dwa kempingi – pierwszego (Camping Hopfensee) nie polecamy, chyba że jedziecie kamperem, natomiast drugi – Campingplatz Guggemos – jest całkiem znośny. Gdy mocno pada, można miło spędzić czas w ciepłej... suszarni. Sprawdzone.

Wyjątkowo już było

Dalej przez 15 km szlak prowadzi pośród pięknych zielonych alpejskich łąk aż do Nesselwang, uzdrowiska leżącego na styku Alp i gór Allgäu. Miasto ma bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę, wiele sklepów, restauracji, obiektów rekreacyjnych i jest znanym w okolicy ośrodkiem narciarskim. Za Nesselwang czeka ostatni warty uwagi podjazd (3 km, +100 m), a później 7 km zjazdu, 3 małe chopki i znowu 5 km w dół. Po drodze w miejscowości Kranzegg warto zatrzymać się w restauracji o zachęcająco brzmiącej nazwie „Gaststätte Jagdhütte”. Jej największą zaletą jest to, że w porze sjesty można zjeść zupę, a drugą w kolejności fakt, że zupy są bardzo smaczne. Przez kolejnych 20 km szlak prowadzi w sposób bardzo objazdowy i można wybrać jeden z wielu wariantów wcześniejszego przecięcia rzeki Iller i skrócenia trasy o około 10 km. Warto jednak dotrzeć do restauracji o nazwie „**Zum Schiff**”, leżącej na pograniczu miejscowości Sonthofen i Blaichach. Nad restauracją znajduje się prosty hostel, w którym mieliśmy okazję spędzić noc, ale na uwagę zdecydowanie zasługuje

W końcu jednak następuje przełamanie i 40-kilometrowy piękny odcinek sprowadzający nas ponad 600 metrów niżej nad Jezioro Bodeńskie do Lindau.

część dolna. Kucharz serwuje wspaniałe burgery i zdaje się, że nie byliśmy w tej opinii odosobnieni, bo przyjeżdżając około godziny 16, udało nam się zarezerwować jeden z ostatnich stolików na wieczór. „Zum Schiff” dzieli zaledwie kilka kilometrów od **Immenstadt** – najstarszej turystycznej miejscowości w regionie Oberallgäu. Tutaj warto odwiedzić mały klimatyczny rynek z ratuszem oraz kolumną maryjną,



a dalej nad piękne jezioro Alp zaprowadzi nas już szlak rowerowy. Droga jeszcze przez pewien czas lekko się wznosi, ale trudno mówić tutaj o podjeździe. W końcu jednak następuje przełamanie i 40-kilometrowy piękny odcinek sprowadzający nas ponad 600 metrów niżej nad **Jezioro Bodeńskie** do **Lindau**. Miejsce na pewno jest wyjątkowe (piszą o tym autorzy wszystkich przewodników) – krystalicznie czyste jezioro, w tle ośnieżone góry, zielona okolica i pośrodku zabytkowa wyspa ze Starym Miastem Lindau i swoimi wielowiekowymi budynkami, tętniącymi życiem placami i malowniczymi uliczkami, które emanują niemal śródziemnomorską atmosferą. Z drugiej strony – wyjątkowość oznacza również mnóstwo turystów, korki samochodowe, tłok i wysokie ceny – a większość miejsc, przez które przejeżdża szlak Bodensee-Königsee, jest tych elementów pozbawiona, więc po przemierzeniu Bawarii ze wschodu na zachód, ani Lindau, ani Jezioro Bodeńskie nie robią aż takiego wyjątkowego wrażenia. Brzegi jeziora należą do trzech państw: Niemiec, Austrii i Szwajcarii, i właśnie w takiej kolejności jednego dnia na odcinku 35 km można je przemierzyć. Można cieszyć się widokiem jeziora i płaskimi ścieżkami rowerowymi ciągnącymi się od granicy austriacko-szwajcarskiej przez około 50 km aż do Buchs. Wjeżdżając do Szwajcarii warto pamiętać o wyłączeniu niepotrzebnych aplikacji w telefonie i wyższych kosztach rozmów telefonicznych. Właściwie o wyższych kosztach wszystkiego, taki urok alpejskiego raj.



22.09.2019 // Camping Oberhofer

„Z ciekawostek, Wiola próbowała dziś opatentować nowy sposób zwijania namiotu... z walizką wewnątrz. Nie udało się, ale bardzo dobrze się bawiliśmy”.

1948
KM





Są takie momenty, w których fotograf przed zrobieniem zdjęcia musi mówić „uśmiech”, żeby trochę ożywić towarzystwo, ale po dotarciu do Buchs i po pokonaniu wielu deszczowych kilometrów przez Bawarię, tej ekipie radość nie schodziła z twarzy.





Waldek Żychowski:

Cały ten wyjazd to dla mnie jak piękna bajka. Opowiadam wnukom historię o tym, jak dziadek Waldek jechał rowerem przez cztery kraje, spał w namiocie i codziennie budził się w innej rzeczywistości. Te naprawdę strome podjazdy, deszcz i wiatr, spanie w namiocie i maks. 4 minuty ciepłej wody pod prysznicem to coś, czego się nie spodziewałem w swoim wieku. A tu proszę, po powrocie nie tylko nie rozsiadłem się, żeby odpoczywać, a wręcz przeciwnie, jeździłem jeszcze więcej, już razem z żoną. Nadal zastanawiam się, skąd tyle energii i siły miał nasz Łukasz, na kempingu przebierał się w strój biegowy i ruszał nabijać kolejne kilometry już pieszo. Łatwiej nam było z tym, że Wiola gotowała kolacje, pyszne dania wyczarowywane na butli gazowej, których czasami starczało też na śniadania. Kuba jak dobry duch pojawiał się zawsze tam, gdzie był potrzebny, i dbał o nasze zapasy. Świat stał się bardziej namacalny i dostępny po tej wyprawie. Spaliśmy na kempingu w jednym kraju, a rowerem jechaliśmy do drugiego, jednego dnia dwa razy przekraczaliśmy granice, a rytmu dniom dodawały degustacje zupy, najczęściej gulaszowej w każdej odmianie. Uprawy, jakie mijaliśmy, też były zaskakujące, łącznie z ogromnym polem marihuany. To w naszym etapie włączyliśmy do standardowego wyposażenia onuce - stopy owijaliśmy folią spożywczą, żeby uzyskać więcej komfortu w czasie jazdy przez deszcz i kałuże, patent pojechał dalej z następnymi rollingowcami. Cała moja rodzina śledziła naszą wyprawę, Robert dzielił się codziennie zdjęciami i opowieściami, pojawiały się one równolegle z postami Kuby, gdy czytałem te podsumowania następnego ranka, już z tak krótkiej perspektywy czasu miały one w sobie coś nierealnego. A przecież byłem tam. Przeżyłem przygodę, która jest inspiracją dla moich bliskich. 🚲





Wiola Liberadzka:

Rollingowa wyprawa, to dla mnie jak nowe spotkanie ze sobą. Przez większą część trasy towarzyszyło mi poczucie, że jestem w jakiejś dekoracji filmowej, wszystko było aż niewiarygodnie soczyste, kolorowe, świeże i po prostu piękne. Góry, które widzieliśmy właściwie cały czas, przybliżały się i oddalały, woda w rzece miała kolor, który przywodził na myśl egzotyczne plaże, a dość wymagająca i raczej gówniana (nie dziurawa, tylko pokryta krowimi i końskimi plackami) trasa rowerowa prowadziła nas przez małe miasteczka z dala od głównych dróg. Nasze zdjęcia mogą przypominać fotki z podręcznika dla laryngologów, bo uśmiechy mamy szerokie, aż do obnażania migdałków. Zamiast „z koleżankami na każdy z etapów byle nie górski” wyruszyłam na ten, który prowadził przez Alpy, w towarzystwie czterech mężczyzn, wyprawa zdecydowanie poza moją strefą komfortu. Spotkaliśmy się na lotnisku i od razu zamieszkaliśmy ze sobą na 10 dni. Pierwsze powitanie: „Cześć, jestem Robert i mam dla ciebie ciasto”. I to taka idealna zapowiedź tego, jaka była dynamika naszej grupy, dzieliliśmy się wszystkim, co mieliśmy, siłą mięśni na trudnych podjazdach, historiami w czasie długich wieczornych rozmów, przekąskami i dodatkami do herbaty, przywiezionymi ze sobą w bagażu i doświadczeniem z innych podróży. Chwilami było naprawdę ciężko, trening na płaskim Mazowszu nie oddawał





tego, czym jest droga przez góry, tutaj wielkie dzięki dla Łukasza, który z pieśnią na ustach i linką holowniczą w sakwie był zawsze, gdy go potrzebowaliśmy. Waldek tworzył tunele powietrzne w wichurze, a wszyscy razem trenowaliśmy trawersowanie pod górki. Padało. Dużo i często. Zdarzyło się, że dojechaliśmy do kempingu, który okazał się już zamknięty ze względu na koniec sezonu i musieliśmy jechać dalej – najdłuższe 20 km trasy, z nagrodą na końcu w postaci noclegu pod dachem i gigantycznymi hamburgerami na kolację. Trochę nam się przedefiniowało na tej wyprawie pojęcie luksusu - luksusowy kemping to nie taki z basenem i salą bilardową, tylko taki z pralką i suszarką do ubrań. Do celu dotarliśmy dzień wcześniej, niż przewidywał harmonogram wyprawy, bonusowo przejechaliśmy więc jeszcze przez Lichtenstein, już w słońcu i bez pośpiechu. W Buhs trafiliśmy na festiwal z muzyką na żywo, street foodem i roześmianymi ludźmi tańczącymi na ulicy. Energia, którą zebraliśmy na trasie, rezonowała z tą radością i życiem tętniącym dookoła. Rano obudziły nas dzwony (właściwie budziły nas co kwadrans przez całą noc, ale nad ranem dawały prawdziwy popis) i został nam już tylko dzień w Zurychu, gdzie przekazywaliśmy naszą kulę energii następnemu etapowi. Ostatni wspólny posiłek zjadaliśmy, siedząc na brzegu rzeki w biznesowym centrum miasta, rwąc rękami pieczywo i sery, dzieląc się owocami. Już pewni, że właśnie przeżyliśmy coś wyjątkowego, trochę jakbyśmy dzielili jakąś wspólną tajemnicę. 🚲





Szwajcarię przemierzamy dwoma szlakami rowerowymi – najpierw „Lakes Route” oznaczonym numerem 9, a następnie „Rhône Route” (numer 1). Od czasu do czasu zdarzają się fragmenty szutrowe, lecz są to bardzo dobrze przygotowane trasy.



WŚRÓD ALPEJSKICH JEZIOR

Etap 5

Kraj: Szwajcaria

Skąd: Buchs

Dokąd: Genewa

Dystans: 557 km

Przewyższenie: +7195 m/-7241 m

Szlaki: Lakes Route, szwajcarskie trasy nr 9 i nr 1

Nawierzchnia: 90% asfalt

Uczestnicy etapu: Eliza Koniecko, Małgorzata Dąbrowska,
Małgorzata Szakowska

Pilot: Marcin Mroziński

Suport: Kuba Wolski, Krzysztof Kalarus



Przydatne strony:

www.myswitzerland.com

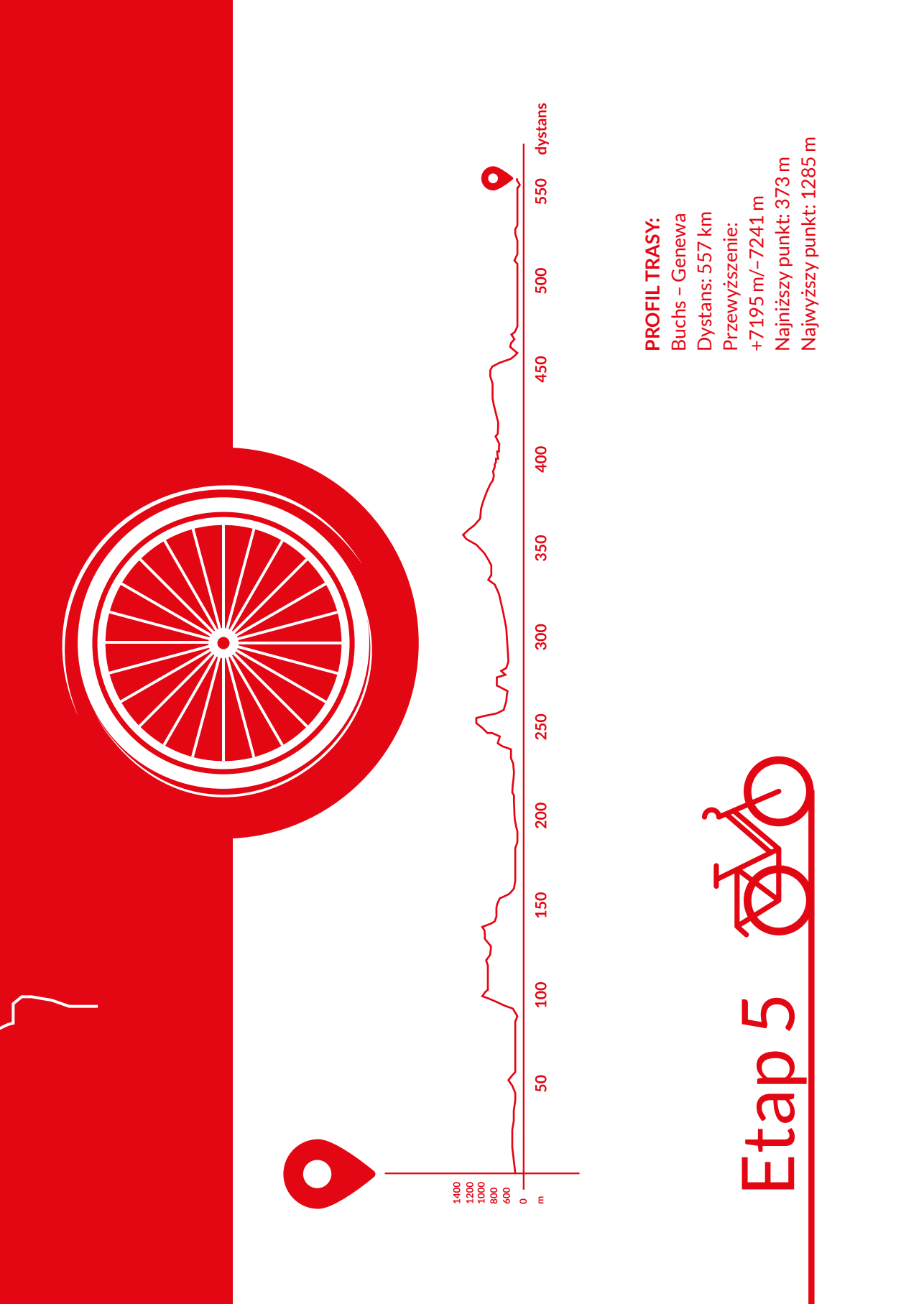
www.schweizmobil.ch





TRASA:

Buchs SG, Vaduz, Sargans,
Rapperswil, Einsiedeln,
Morgarten, Zug, Lucerna,
Brünigpass, Bönigen,
Interlaken, Spiez, Gstaad,
Saanen, Gruyère, Vevey,
St-Saphorin, Lozanna,
Genewa



PROFIL TRASY:

Buchs – Genewa

Dystans: 557 km

Przewyższenie:

+7195 m/-7241 m

Najniższy punkt: 373 m

Najwyższy punkt: 1285 m

Etap 5





Trasa obfituje w podjazdy – widoki są piękne, ale niejednokrotnie trzeba za nie zapłacić litrami wylanego potu.

Przejazd przez Szwajcarię oznacza podróż szlakiem rowowym wśród krajobrazów niczym z pocztówki, po pięknych asfaltowych ścieżkach, wzdłuż alpejskich, krystalicznie czystych jezior i rzek. Za te widoki trzeba jednak czasami zapłacić pewną cenę – trochę potu na plecach i bólu w mięśniach – ponieważ łącznikami pomiędzy całym tym pięknem są długie podjazdy i zjazdy, pozwalające przedostać się z jednej doliny do drugiej. Pod względem przewyższeń jest to jeden z dwóch

**Pod względem
przewyższeń to jeden
z dwóch najtrudniejszych
etapów całej trasy.**

najtrudniejszych etapów całej trasy na Zwrotnik Raka. Około 90% trasy stanowią asfalty, natomiast reszta to dobre drogi szutrowe. Etap rozpoczyna się nieopodal granicy z Austrią, a kończy w Genewie, więc przemie-

rzamy cały kraj ze wschodu na zachód, zaliczając po drodze 10 alpejskich jezior i tak znane miejsca jak Rapperswil, Lucerna, Interlaken, region słynący z produkcji sera Gruyère czy Lozanna. Pokonując wyłącznie ten etap można rozważyć inne miejsce startu, ponieważ najkorzystniejsze loty łączą Polskę z Zurychem, a stamtąd kursują bezpośrednie pociągi np. do Rapperswil-Jona (oznaczałoby to skrócenie trasy o ok. 80 km). Z kolei powrót z Genewy do Polski nie stanowi problemu.





Przełęcz Brünig to miejsce z bogatą historią, od niepamiętnych czasów przeprawiano się tędy przez góry – niegdyś pieszo, na mułach lub konno, a na początku XX wieku już koleją. Wyjazd na przełęcz to najtrudniejszy podjazd na trasie i mniej więcej połowa całego etapu.



Podróżowanie po Szwajcarii w październiku ma swoje wady i zalety – brak tłumów turystów i ogólny spokój można z pewnością zaliczyć do zalet, ale brak... obsługi kempingów i otwartych restauracji już niekoniecznie.

Trudność

Szwajcaria jest krajem o charakterze typowo alpejskim, wprawdzie trasa nie przebiega przez wysokie górskie przełęcze, ale zdarzają się dwa wyjazdy ponad 1000 metrów n.p.m., więc jest to etap dla osób o dobrej kondycji. Na całej trasie są trzy wymagające długie podjazdy, podczas których trzeba pokonać 500 lub więcej metrów w pionie, natomiast pozostałe fragmenty są łatwiejsze, lecz nadal nie można ich określić jako płaskie. Średnio na tych odcinkach o umiarkowanej trudności należy liczyć się z przewyższeniem rzędu 1000 metrów na każde 100 km. Dla porównania, kolejny etap prowadzący przez Francję utrzymuje średnią na poziomie 300 m na każde 100 km.

Noclegi

Szwajcaria jest najdroższym krajem na całym Rolling Tracku i jest to zauważalne szczególnie w cenach noclegów. Wynajęcie pokoju dwuosobowego w dowolnym hostelu czy prostym pensjonacie to koszt od 200 do 300 złotych od osoby. Miejsce w pokoju wieloosobowym – 150–180 zł. Trasa została poprowadzona w taki sposób, żeby umożliwić nocowanie na kempingach, których nad jeziorami jest wystarczająco dużo, żeby móc wyznaczyć różne odcinkiienne. Koszt noclegu na kempingu to około 60–70 zł od osoby. Poza sezonem wakacyjnym raczej nie powinno być problemu z wolnymi miejscami, natomiast w wakacje trzeba dokonać wcześniejszej rezerwacji. Większość kempingów jest otwarta od połowy marca do połowy października, ale jest również sporo obiektów całorocznych. Gdy sztafeta przejeżdżała przez Szwajcarię na początku października, zdarzało się, że byliśmy jedynymi gośćmi. Ma to swoje plusy i minusy. Można nie oglądać się na innych, bo najzwyczajniej ich nie ma, ale jednocześnie może też nie być innych rzeczy – np. otwartej restauracji. Na większości kempingów trzeba liczyć się z dodatkową opłatą za prysznic (na monety lub żetony).

Jedzenie



Narodowe potrawy Szwajcarów to różne rodzaje kiełbasy oraz fondue. Trzeba przyznać, że chleb moczony w stale podgrzewanym serze, choć smaczny, bardzo dobrze wpisuje się, właśnie razem z kiełbasą, w prostotę szwajcarskiej kuchni. Jak widać nie można mieć wszystkiego – są świetne widoki, ścieżki rowerowe, piękne góry, stoki narciarskie, wysoki poziom życia, to chociaż kulinarnie Szwajcarzy mają niewiele do zaoferowania. Często podczas wyjazdu po całym aktywnym dniu nie chce się już gotować i chętniej idzie się do restauracji, żeby zjeść coś dobrego. W Szwajcarii można tak zrobić raz czy dwa, później, niezależnie od zmęczenia, naturalnie wraca chęć do gotowania we własnym zakresie.

Nawigacja



Szlak na całej długości etapu jest oznakowany charakterystycznymi czerwonymi tablicami z niebiesko-białym numerem. Najpierw jest to dziewiątka, a po dotarciu do Jeziora Genewskiego – jedynka. Nawigacja jest prosta, choć oczywiście warto posiłkować się dodatkowymi mapami, które ułatwią planowanie. Szwajcarzy poprowadzili swoje szlaki z myślą o turystach, mają one służyć zwiedzaniu kraju i oglądaniu największych atrakcji każdego regionu. Nie jest to szlak transferowy, tylko krajoznawczy. Chcąc przejechać najkrótszą trasą z Buchs do Genewy, można by spokojnie skrócić dystans o 150 km.



Orientacja w terenie nie powinna sprawiać kłopotów – szlaki są bardzo dobrze oznaczone – wystarczy podążać za swoim numerkiem.





Alpejskie doliny są przepiękne, ich malowniczość wielokrotnie wywołuje uśmiech na ustach i westchnienia zachwytu, ale co ciekawe, po tygodniu obcowania z takim krajobrazem bardzo trudno o kolejny efekt „wow”.



Kempingi odbiegają swoim standardem od tych austriackich i niemieckich. Jest bardziej po norwesku. Infrastruktura wtapia się w naturę lub po prostu jej nie ma. Za to ceny są wyższe – jak widać prostota jest warta więcej niż baseny, sauny i inne kempingowe cuda.

Z wizytą u księcia Jana Adama II

Etap rozpoczyna się w **Buchs SG**. Znajduje się tutaj jeden kemping, a obok niego klimatyczna (ze względu na to, że jest w niej wszystko) włoska knajpka, a także wieża zegarowa. Na tym samym kempingu nocowałem około 10 lat wcześniej z grupą rowerzystów. Z całego Buchs zapamiętałem jedną rzecz – dzwon na wieży zegarowej, który wybija każdą godzinę i każdy kwadrans. Słowa klucze to „każda” i „każdy” – tę o 4:45 nad ranem też. Godziny są wybijane mocno, np. czwarta to 4 uderzenia, a kwadransy o pół tonu ciszej. 4:45 to 3 cichsze uderzenia, bo godzina czwarta już była wybita wcześniej – to oczywiste – każdy to wie, bo przecież każdy słyszał i i tak nikt nie śpi. Ale to wszystko teoretycznie można przegapić, da się. Za to chwilę po szóstej dzwon bije na pobudkę miasteczka. Między 6:02 a 6:04 zasuwa co sekundę takim „o pół tonu cichszym dźwiękiem”. Nie wiem, ile dokładnie jest tych uderzeń, ale po około 20 już wiedziałem, że coś jest nie halo, po 40. sprawdziłem go-

Z Buchs zapamiętałem jedną rzecz – dzwon na wieży zegarowej, który wybija każdą godzinę i każdy kwadrans.

dzinę, po 100. częstotliwość, a dopiero o 6:04 zapanowała cisza. Uderzeń musi być ze 200. Odwiedźcie Buchs, naprawdę warto! Niesamowite, że ludzie przyjeżdżają tu na kemping kamperami z myślą o wypoczynku...

Buchs leży tuż przy granicy z Lichtensteinem, jednym z najmniejszych państw świata, które wielkością odpowiada powierzchni Katowic. Przejazd z Buchs do **Vaduz**, stolicy kraju, to tylko 6 km. Można trzymać się szwajcarskiej strony płynącego w tym miejscu Renu, ale aż szkoda nie wykorzystać takiej okazji do zdrapania ze swojej wirtualnej mapy kolejnego odwiedzonego państwa, więc polecam wstąpić. Najbardziej charakterystycznym obiektem w stolicy jest pałac, a właściwie średniowieczny zamek, położony na skalnym tarasie z widokiem na miasto i dolinę rzeki. Od 1938 roku jest on stałą

rezydencją rodziny książęcej i obecnie nie jest udostępniony do zwiedzania. Po powrocie z Lichtensteinu trasa prowadzi jeszcze przez kilka kilometrów wzdłuż rzeki, a później w miejscowości Sargans skręca ostro na zachód w kierunku jeziora Walensee. Nad **Sargans** dumnie wznosi się potężny zamek, bogaty zarówno w historię, jak i zabytki. Pod koniec XIX wieku mieszkańcy miasta uratowali go przed zrujnowaniem – wspólnie kupili zamek i rozpoczęli serię remontów. Dziś na zamku mieści się jedno z najważniejszych lokalnych muzeów historycznych w Europie, już w 1987 roku zostało umieszczone w pierwszej czterdziestce najbardziej polecanych muzeów na świecie. 15 km dalej trasa dociera do pierwszego z dziesięciu jezior i przez kolejnych 15 km prowadzi wzdłuż jego południowego brzegu. Prawie na samym końcu znajduje się Camping Gäsli. Nocując tutaj idealnie można poczuć różnicę pomiędzy kempingami w Austrii czy Niemczech i tymi w Szwajcarii. Za 20–30 zł więcej, zamiast pełnej infrastruktury i zielonej równo przyszytej trawki, otrzymujemy wyboisty kawałek ziemi w krzakach i dostęp do dodatkowo płatnego prysznica. Ot, uroki Szwajcarii.

Za 20–30 zł więcej, zamiast pełnej infrastruktury, otrzymujemy wyboisty kawałek ziemi w krzakach.

Polski akcent nad Jeziorem Zuryskim

Dalej szlak prowadzi najpierw wzdłuż rzeki Linth, a później lekko na północ po szutrach (około 8 km) wzdłuż linii kolejowej i zielonych łąk nad Jeziora Ober i Zürich, u których zbiegu leży urokliwe **Rapperswil**. W średniowieczu pielgrzymi św. Jakuba zmierzając do Santiago de Compostela przekroczyli Jezioro Zuryskie w Rapperswil na cienkim drewnianym chodniku zbudowanym z luźnych desek. W 2001 roku w tym samym miejscu

otwarto najdłuższy w Szwajcarii, liczący 841 metrów, nowoczesny drewniany most stanowiący jedną z atrakcji turystycznych okolicy. Rapperswil jest nazywane „Miastem Róż”, ze względu na piękne ogrody klasztorne Kapucynów, w których latem kwitnie około 15 tysięcy tych kwiatów. Na wzgórzu nad miastem znajduje się zamek, a w nim Muzeum Polskie, utworzone w 1870 r., dzięki wspólnemu wysiłkowi polskich imigrantów i ich szwajcarskich przyjaciół. Wystawa prezentuje historię i różnorodność relacji szwajcarsko-polskich.

Opowiada o znanych polskich postaciach, takich jak laureatka Nagrody Nobla Maria Skłodowska-Curie, kompozytor, pianista Ignacy Jan Paderewski i inni. Niestety, w 2022 roku, decyzją władz samorządowych Rapperswilu, muzeum zostanie zamknięte. Ze wzgórza zamkowego roztacza się spektakularny widok na miasto i Jezioro Zuryskie, po którym można popływać stuletnim parowcem lub popłynąć do samego Zurychu.

Cztery kilometry za Rapperswil-Jona żarty się kończą i rozpoczyna się pierwsza wspinaczka tego etapu – 8,8 km i około 560 metrów w pionie. Myślę, że nasza rollingowa ekipa, nawet wiedząc, jak wygląda profil etapu, nie spodziewała się tego, co nastąpi. Nachylenie jest bardzo różne, zdarzają się fragmenty niemal płaskie, ale i takie o nachyleniu sięgającym 20 procent. Po zaliczeniu przełęczy następuje krótki (~100 m) zjazd do jeziora Sihlsee, nad którym mieści się klasztor w **Einsiedeln** – najważniejsze sanktuarium maryjne w Szwajcarii. W klasztorze znajduje się figurka Czarnej Madonny, której corocznie oddaje cześć około pół miliona pielgrzymów z całego świata. Po raz pierwszy to miejsce zasiedlił Meinrad, mnich z wyspy Reichenau, który mieszkał tu aż do śmierci w 861 r. Klasztor Benedyktynów założono w 934 r., a budowa dzisiejszego barokowego opactwa rozpoczęła się w 1704 r. Opactwo jest





Widok ze wzgórza Morgarten – w tym miejscu szlak przez kilka kilometrów prowadzi drogą w ruchu samochodowym.

dzisiaj ogromne, wewnątrz znajduje się diorama Betlejem złożona z aż 450 figur i 100-metrowej długości XIX-wieczny obraz panoramiczny przedstawiający ukrzyżowanie Jezusa. My przed Einsiedeln odbiliśmy na moment od szlaku, żeby przenocować

Opactwo w Einsiedeln jest ogromne, wewnątrz znajduje się diorama Betlejem złożona z aż 450 figur.

na kempingu Euthal. Kemping ma salkę ze stołem, czajnikiem i dostępem do wi-fi – co szczególnie doceniliśmy podczas wielogodzinnego deszczu.

Po zjeździe z Einsiedeln szlak prowadzi wąziutką i malowniczą lokalną

drogą, wijącą się przez małe wioski i miasteczka. Droga okrąży górę **Morgarten**, na której zboczach w 1315 roku rozegrała się bitwa Szwajcarów z Habsburgami. Na wzgórzu w miejscowości o tej samej nazwie można zobaczyć pomnik upamiętniający to wydarzenie i rzucić okiem na kolejne jezioro na trasie – Ägeri. Wzdłuż brzegu szlak wiedzie częściowo główną drogą, którą można by zjechać do samego Zug, ale w pewnym momencie trasa odbija w bok i prowadzi przez miejscowość **Baar** i wąwóz rzeki Lorze, gdzie można odwiedzić wapienne jaskinie Höll. Wewnątrz znajdują się piękne formacje skalne, miniaturowe jezioro i imponujące stalagmity i stalaktyty (zwiedzanie trwa około 45 minut). Sam wąwóz również jest godny uwagi – niegdyś jego strome zbocza były trudne do okiełznania i stanowiły barierę niemal nie do pokonania, a dziś brzegi łączy elegancki, duży most. Zjazd do **Zug** ma zaledwie 4 km, a samo miasto znajduje się nad jeziorem o tej samej nazwie. Przy dobrej pogodzie zza wzgórz po drugiej stronie jeziora wystają ośnieżone górskie szczyty. W Zug warto zajrzeć na zamek, którego historia sięga XI wieku – dziś mieści się tam muzeum. Dotarcie do Zug oznacza chwilę wytchnienia i brak długich podjazdów przez kolejnych 70 km. Nad jeziorem znajduje się TCS Camping Zug – otwarty od początku kwietnia do połowy października. Jak to w Szwajcarii, infrastruktura nie oszałamia, a oferta gastronomiczna zachęca do gotowania we własnym zakresie.

W Zug Krzysiek Kalarus uczył wszystkich grać w Fasolki – nie wiem dlaczego, ale na kolejnym etapie też tylko uczył – nigdy

nie zagraliśmy drugi raz... Mnie się podobało, ale ja chyba po prostu bardzo lubię gry.

Witamy w Szwajcarii centralnej

Po 25 km łagodnej przejażdżki docieramy do **Lucerny** – najciekawszego i najchętniej odwiedzanego przez turystów miasta Szwajcarii centralnej. Jego położenie nad pięknym Jeziorem Czterech Kantonów i w otoczeniu górskich dwutysięcznych szczytów sprawia, że warto zostać tutaj nieco dłużej i zwiedzić okolicę. Szczyty Pilatus, Rigi, Stanserhorn są dostępne zarówno dla pieszych wędrowców, jak i łowców alpejskich panoram, którzy wolą wyjazd

na górę kolejką. Największą atrakcją miasta jest pochodzący z XIV wieku Kapellbrücke, czyli drewniany most, który powstał jako element pierścienia fortyfikacyjnego Lucerny. W nocy

18 sierpnia 1993 roku niemal całkowicie spłonął – zachowały się tylko dwa przyczółki i Wieża Wodna. Po pożarze został przebudowany i ponownie otwarty już

w kwietniu 1994 roku. Na moście można zobaczyć serię trójkątnych obrazów przedstawiających sceny z historii miasta i całej Szwajcarii. Bardzo charakterystycznym i rozpoznawalnym obiektem w Lucernie jest tzw. Musegg Wall – mur z czasów średnio-wiecznych. Na mur można dostać się poprzez jedną

***Lucerna jest wspaniale
położona nad pięknym
Jeziorem Czterech
Kantonów.***

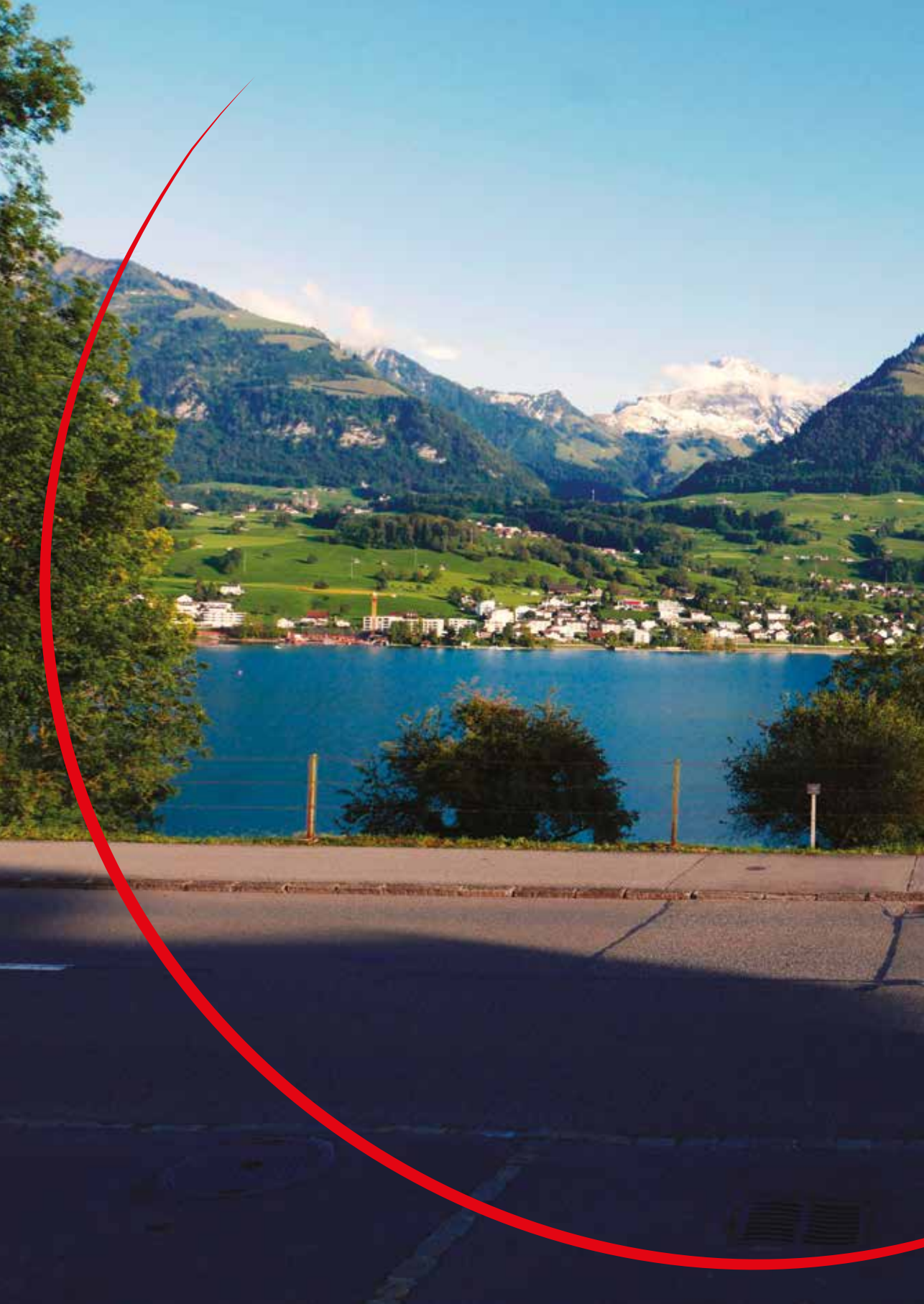


z wież: Schirmer, Zyt lub Mannli, a wejście jest bezpłatne. Na wieży Zyt jest zamontowany najstarszy miejski zegar. Szacunek

W Lucernie warto spróbować pieczonych kasztanów – niestety nie mamy zdjęć – za szybko zjedliśmy.

Lucerny do przeszłości objawia się tym, że zegar wybija godzinę jedną minutę przed innymi zegarami. W Lucernie trzeba spróbować pieczonych kasztanów – niestety nie mamy zdjęć – za szybko zjedliśmy.

Trasa z Lucerny wyprowadza rowerzystów obok Centrum Kulturalno-Kongresowego KKL. To jedna z ikon architektury XX w. Obiekt zaprojektował jeden z najbardziej znanych współczesnych architektów Jean Nouvel. Budynek z niezwykle wysokim dachem mieści wspaniałą salę koncertową, centrum kongresowe i muzeum sztuki. Dalej poruszamy się ścieżką wzdłuż brzegu Jeziora Czterech Kantonów i kolejnego Alpachersee, za którym kryje się stadion z restauracją klubu Alpnach – polecamy to miejsce – miejscowa kucharka rozmnożyła dla nas dwie ostatnie porcje zupy podając cztery. Od tamtej pory jesteśmy wiernymi kibicami drużyny! Tuż za stadionem zaczyna się strefa militarna i lotnisko wojskowe, które ścieżka przecina w poprzek. Można załapać się na zamknięty szlaban i lądowanie wojskowych helikopterów. Kilka kilometrów dalej szlak dociera nad kolejne jezioro – Sarnersee, nad którym znajduje się godny polecenia Camping International Giswil. Jest to dobre miejsce na nocleg i odpoczynek przed czekającym podjazdem.





Sarnersee – jezioro u stóp podjazdu na przełęcz Brünig.

Enjoy ^{*}
the
little
THINGS
in
LIFE

„Ciesz się małymi rzeczami w życiu” – po pokonaniu 14 km i 650 metrów przewyższenia w deszczu taki napis w knajpce na przełęczy nabiera bardzo symbolicznego znaczenia.

Szlakiem mułów na przełęcz Brünig

Z kempingu do przełęczy **Brünig** jest około 16 km. Od samego początku widać, że coś się święci, bo patrząc na górskie ściany, trudno dostrzec jakieś miejsce, w którym droga mogłaby przebiegać nisko. Ten odcinek można podzielić na 4 części – pierwsza to licząca 4 km i nic nieznacząca dojazdówka. Druga, to 2-kilometrowy podjazd o średnim nachyleniu 10%, ale momentami sięgający nawet 20%. Po tych 6 kilometrach docieramy na wysokość około 700 metrów n.p.m. i nad Jezioro Lungern, asfalt zmienia się w szuter, ścieżka staje się węższa i przez kolejnych 5,5 km wije się wzdłuż brzegu jeziora. Po prawej mamy ścianę skalną, a po lewej alpejską Szwajcarię w najlepszym wydaniu – szmaragdową wodę jeziora od góry zamykają zielone łąki i skaliste górskie szczyty – w takich miejscach widoki przytłaczają swoim pięknem – trudno się zdecydować – jechać czy usiąść na ławce i robić zdjęcia. Oto część trzecia – ta najprzyjemniejsza.

Do przełęczy Brünig jest około 16 km. Patrząc na górskie ściany, od początku widać, że coś się święci.

Mamy za sobą 11,5 km, troszkę ponad 200 metrów w pionie i jesteśmy w **Lungern** – wiejska atmosfera, piękne jezioro i górskie otoczenie dające wiele możliwości trekkingowych sprawiają, że jest to świetne miejsce na wypoczynek.

Lecz nie dla rowerzystów, bo przed nami część czwarta – najtrudniejsza. Na początek 2 km podjazdu, lekkie wypłaszczenie na złapanie oddechu i kolejne 1,5 km pod górę. Razem około 300 metrów w pionie na 4,5 km. Szlak z Lungern na przełęcz Brünig prowadzi od niepamiętnych czasów. Przełęcz jest niczym portal łączący północ z południem. Niegdyś przeprawiano się tędy wyłącznie pieszo, na mułach lub ewentualnie konno. Między XIX a XX wiekiem zbudowano tu pierwszą linię kolejową – skalę tego przedsięwzięcia można by porównać do obecnej budowy Zakopianki w Polsce, z tym że w Szwajcarii działa się to 120 lat wcześniej.

Po zaliczeniu tego podjazdu absolutną koniecznością jest przerwa i odpowiednia celebacja – najlepiej nadaje się do tego restauracja **Passhöhe 1013**, która serwuje pyszne zupy, tarty, ciasta, kawę... Właściwie wszystko, co restauracja serwuje, jest pyszne, choć z perspektywy czasu trudno ocenić, czy ten zachwyć wynika z ówczesnego zmęczenia i przemarznięcia spowodowanego padającym

Interlaken to szwajcarska stolica Azji. Liczba turystów z tego kontynentu jest tutaj ogromna.

deszczem, czy jest zwyczajnie obiektywny. Niemniej jednak – nagroda po takim podjeździe należy się każdemu. A zjazd? Jak to zjazd. To był moment. Przez chwilę jest płasko, a potem na 3,5 km traci się 450 metrów. Krótki transfer z Meiringen doliną rzeki Aare i jesteśmy nad kolejnym wielkim jeziorem – Brienzersee. Szlak prowadzi wzdłuż jego południowego brzegu i przez 15 km kilkakrotnie wznosi się i opada. Widoki są fenomenalne. Mniej więcej w połowie długości jeziora warto zatrzymać się na chwilę w miejscowości Iseltwald, a na jego końcu w **Böningen**. W Böningen znajduje się wiele drewnianych domów, z których część pochodzi z połowy XVI wieku. Przez stulecia te budynki unikały pożarów i właściciele chcących je przebudowywać czy unowocześniać, a dziś stanowią atrakcję dla odwiedzających turystów. Stąd są już tylko 4 km do **Interlaken** – szwajcarskiej

stolicy Azji. Liczba turystów z tego kontynentu jest ogromna, do tego stopnia, że wiele restauracji ma przygotowane menu w tamtejszych językach, a w toaletach można znaleźć instrukcję korzystania z sedesu. Wiadomo – w Chinach się kuca. Samo Interlaken nie jest zbyt ciekawe, ale stanowi idealną bazę wypadową w wiele miejsc.



Znajduje się pomiędzy dwoma wielkimi jeziorami – Brienz i Thun, a na dodatek leży u stóp Alp Berneńskich, a z wielu miejsc w mieście można zobaczyć ściany oddalonej o około 15 km wielkiej trójki czterotysięczników: Eigeru, Möncha i Jungfrau. W tym regionie znajduje się wiele kolejek górskich, w tym wyjeżdżająca najwyżej w Europie (na 3454 m n.p.m.) – Jungfrauoch. Bilety zaczynają się od 78 CHF. Interlaken to dobre miejsce na nocleg – my wykorzystaliśmy do tego celu Adventure Hostel. Przyjemne miejsce, choć trzypiętrowe łóżka budziły trochę emocji. Warto również nadrobić nieco zaległości kulinarnych, bo można tu znaleźć restauracje serwujące nieco więcej niż dania kuchni szwajcarskiej. Uzupełnienie kalorii jest istotne również z innego względu – po krótkim odcinku wzdłuż jeziora Thun i dotarciu do Spiez, rozpoczyna się 45-kilometrowy podjazd. Oczywiście cały odcinek nie jest pod górę, ale z poziomu jeziora Thun trzeba wznieść się o około 650 metrów. Przed wyjaz-



W okolicy Interlaken znajduje się wiele kolejek górskich, w tym wyjeżdżająca najwyżej w Europie (na 3454 m n.p.m.) – Jungfrauoch.

dem ze **Spiez** warto zajrzeć na tamtejszy zamek. Z jego okolicy roztaczają się fenomenalne, choć podobne do wcześniejszych i późniejszych, widoki na jezioro i wyłaniające się na ho-

ryzoncie skaliste szczyty. Mimo że na podjeździe za Spiez trzeba pokonać podobne przewyższenie, jak na przełęczy Brünig, to charakter tego odcinka jest zupełnie inny. Tutaj przemierzamy piękną dolinę, poruszamy się wzdłuż rzeki, a ścieżka regularnie wznosi się i opada naturalnie wijąc się po zielonych zboczach. Przy którymś z kolei wzniesieniu po prostu przekraczamy punkt krytyczny i zjeżdżamy.

Nie ma żadnej tabliczki, żadnej przełęczy, żadnego „osiągnięcia” – mimo że szlak wznosi się na ponad 1200 metrów n.p.m.

Zjazd przez **Gstaad**, w pobliżu domu Romana Polańskiego, prowadzi do miejscowości **Saanen**, gdzie można zatrzymać się na kempingu o tej samej nazwie. Na kempingu znajduje się ogólnodostępna i dobrze wyposażona kuchnia, co bardzo rzadko zdarza się w innych miejscach. Właściwie... co nie zdarza się w innych miejscach. W łazience zostawiłem żel pod prysznic – chętnie odzyskam. Saanen to ważny moment – największe trudności za nami. Małgosia Dąbrowska mówiła, że bała się tych dwóch górskich odcinków przez Brünig i do Saanen, że były dla niej trudne, i że borykała się z kryzysami, ale dzięki wsparciu całej ekipy udawało jej się pokonywać kolejne wzniesienia. Natomiast Gosia Szakowska śmiała się, że widoki po pewnym czasie powszednieją i mimo że są piękne, to przestaje się na nie zwracać uwagę. A fajne jest to, że człowiek z każdym dniem przekonuje się, że jest w stanie zrobić więcej, że na początku do podjazdów podchodzi się nieśmiało, a z czasem udaje się je oswoić i pokonać.

Na Drodze Sera

Po wyjeździe z Saanen można już odetchnąć – kończą się trudności, a zaczynają degustacje sera. Na początek jeszcze wizyta w małej wiosce **Rougemont**, gdzie można zobaczyć typowe szwajcarskie, tradycyjnie dekorowane, drewniane wille i zajrzeć do kościoła zbudowanego tutaj w 1080 roku przez mnichów Cluny. Potem szybki transfer na zamek do **Gruyère**. Wizyta na zamku to podróż przez osiem wieków architektury, historii i kultury. Zbudowany w XIII wieku, był rodzowym domem hrabiów Gruyères. Michel, ostatni hrabia, znalazł się w trudnej sytuacji finansowej i ogłosił bankructwo w 1554 roku, a jego wierzyciele – miasta Fryburg i Berno – podzielili ziemię między sobą. W 1849 r. zamek wystawiono na sprzedaż i został kupiony przez zamożną rodzinę Bovy-Ballands z Genewy, służył jako letnia rezydencja.

Z biegiem lat przywrócono zamek do świetnego stanu, a w 1938 roku odkupił go kanton Fryburga i przekształcił



W Gruyère byliśmy tylko nieco ponad godzinę, ale w tym czasie trafiliśmy na koncert artystów grających na rogach alpejskich – to się nazywa szczęście.

w muzeum. Na zamku można spędzić spokojnie 2–3 godziny, zaglądając do małych sklepików, zwiedzając wystawy czy słuchając koncertu artystów grających na rogach alpejskich, jeśli ma się wystarczająco dużo szczęścia, żeby na nich trafić. Obowiązkowo trzeba również odwiedzić La Maison du Gruyère, gdzie 3–4 razy dziennie w zależności od sezonu, organizowane są pokazy produkcji sera Gruyère przy użyciu starych tradycyjnych technik.

Trudno powiedzieć, w którym momencie to następuje, ale ewidentnie gdzieś w tej okolicy, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, Szwajcaria z niemieckiej zmienia się we francuską. Obsługa w kawiarniach i restauracjach mówi po francusku, menu jest po francusku, a wjeżdżając w teren zabudowany, tablice świetlne mówią do nas „merci”, gdy zwolnimy do wymaganej pięćdziesiątki.

Z Gruyère trasa prowadzi jeszcze kawałek na północ przez Bulle, a potem zakręca z powrotem na południe zjeżdżając do **Vevey**, leżącego nad Jeziorem Genewskim. To symboliczny moment – po przejechaniu przez całą Szwajcarię, pokonaniu górskich przełęczy, docieramy do brzegu wielkiego jeziora – nie jest to jeszcze ostateczny cel, ale czuć już pewną satysfakcję. Zostało około 80 km wzdłuż brzegów Lac Léman i będziemy w Genewie. Zanim jednak dotarliśmy do jeziora, kolejny

raz na chwilę odbiliśmy ze szlaku, na Camping du Lac. Tu ponownie dał o sobie znać koniec sezonu turystycznego. O ile wcześniej zdarzało nam się być jedynymi gośćmi kempingu, to przynajmniej mogliśmy spotkać kogoś w recepcji. Tym razem instrukcje, gdzie możemy się rozbić, gdzie są prysznice, a gdzie prąd, otrzymaliśmy przez telefon. Na kempingu była restauracja, ale był poniedziałek, a otwierali dopiero w czwartek – nie planowaliśmy czekać, więc na kolację dojechaliśmy



spaghetti z poprzedniego dnia. Z braku przytulnych wewnątrz wieczór zakończyliśmy, popijając herbatę w łazience. Nie wytrzymaliśmy jednak długo – o 20:00 przenieśliśmy „imprezę” do namiotów, zaliczając najdłuższy sen etapu przez Szwajcarię.

Przez tarasy winorośli do Genewy

Szlak numer 9 w Vevey skręca na wschód i prowadzi do Montreux, my natomiast przeskakujemy na szlak numer 1 prowadzący wzdłuż Rodanu, od Adermatt do granicy z Francją. Kierujemy się na zachód. Po wyjeździe z miasta droga wznosi się o około 100 metrów i prowadzi środkiem ciągnących się tutaj kilometrami tarasów winorośli. Widoki są fenomenalne, jest to prawdziwa widokowa uczta. Wąska droga wiję się po zboczu, po lewej i prawej rosną winogrona, a w dole promienie słońca rozbijają się o ogromnych rozmiarów taflę jeziora. Pierwsze tarasy stworzyli tutaj mnisi już w XII wieku. W 2007 roku cały obszar pomiędzy Vevey a Lozanną został wpisany na listę światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO.

Cztery kilometry za Vevey warto zatrzymać się na chwilę w **St-Saphorin**, gdzie w wąziutkie urocze alejki wtulił się gotycki kościół zbudowany w XVI wieku. Dachy domów i kościelna wieża wspaniale komponują się z zielenią winorośli i malowniczym jeziorem. Tarasy ciągną się aż do **Lozanny**, gdzie od 1914 roku swoją siedzibę ma Międzynarodowy Komitet Olimpijski i gdzie mieści się Muzeum Olimpijskie, posiadające największą, liczącą ponad 1500 eksponatów, wystawę związaną z igrzyskami olimpijskimi. Miasto jest położone na 3 wzgórzach i jako jedyne w Szwajcarii posiada metro.

Dość nietypowe, bo głównej linii tak naprawdę bliżej do górskiej kolejki wspinającej się z poziomu jeziora do centrum zlokalizowanego prawie 200 metrów wyżej. Zwiedzanie Lozanny na rowerze jest dość męczące, ale nocując na kempingu

De Vidy otrzymuje się bezpłatne 24-godzinne bilety uprawniające do podróży autobusami i właśnie metrem, co znacznie ułatwia sprawę. Stare Miasto jest zdominowane przez katedrę, uważaną za najbardziej imponujący element wczesnogotyckiej architektury Szwajcarii. Jej okolica jest w dużej mierze wolna od samochodów, więc bardzo przyjemnie spaceruje się małymi uliczkami pośród kawiarni i licznych butików.

Po wszelkich alpejskich krajobrazach, które ogląda się wcześniej, odcinek pomiędzy Lozanną a Genewą ma już niewiele do zaoferowania. Oczywiście, nadal jest pięknie, góry nadal piętrzą się nad przeciwległym brzegiem jeziora, a miasteczka mają pewien urok, ale krajobraz nieco powszedniejsze i trudno o ten sam poziom zachwyty, co wcześniej.

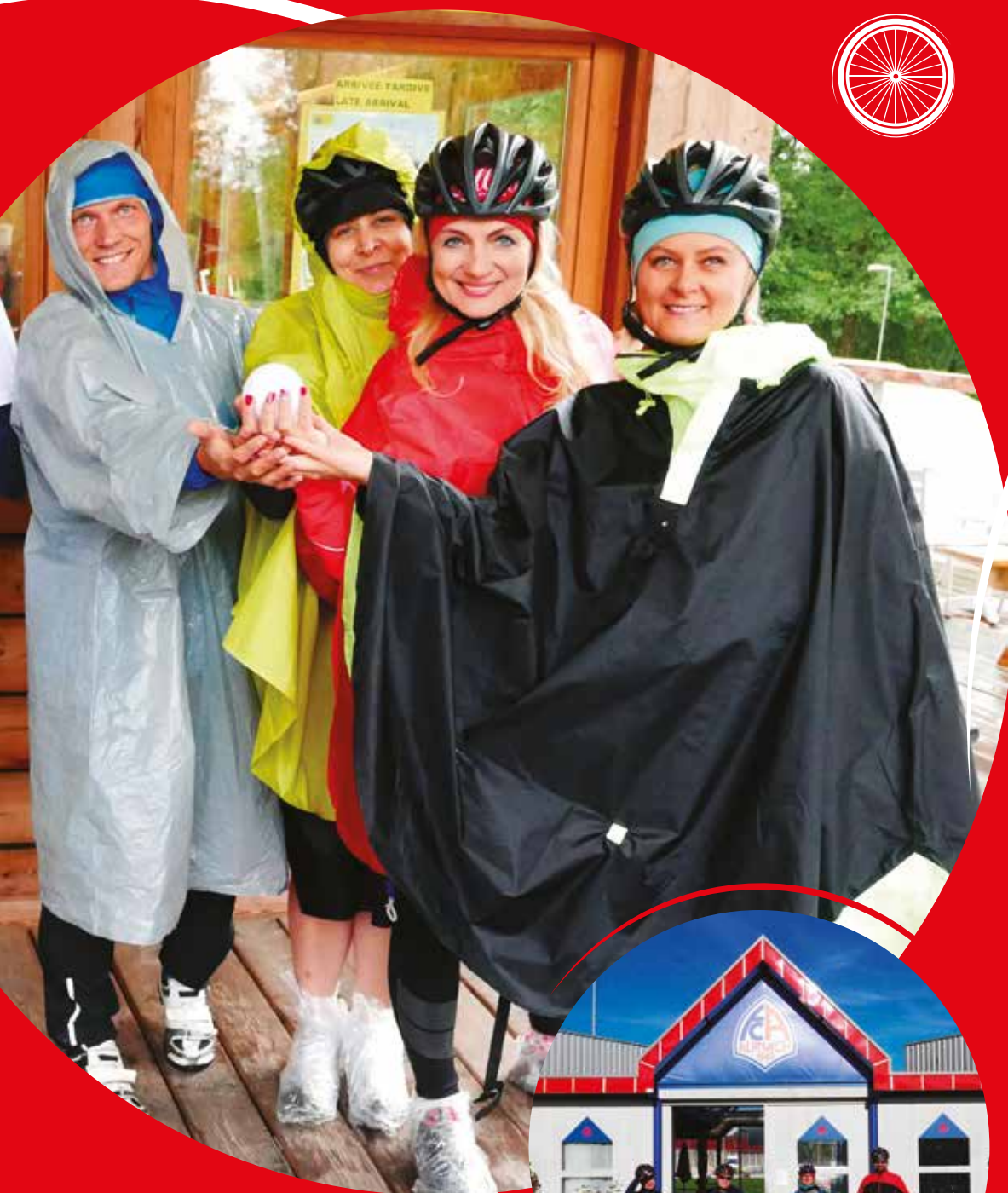
Wjazd do miasta nie jest trudny, ale bardzo trzeba uważać na intensywny ruch samochodów i motocykli. **Genewa** jest drugim pod względem liczby mieszkańców miastem w Szwajcarii. Wikipedia informuje, że obszar miejski obejmuje również część Francji, że mieszka tu ponad 1,2 mln ludzi, a miasto jest siedzibą największej liczby organizacji międzynarodowych w skali całego świata. Według mnie panuje tu również piękny francuski bajzel, który niczym nie przypomina wschodniej części kraju. Korki są potężne, ruch chaotyczny, a liczba skuterów i motorów ogromna. Sposób, w jaki ich kierowcy jeżdżą, sprawia, że szybko się ich przestaje lubić, ale nie ma się co dziwić – przy takim natężeniu ruchu ciągle jest coś lub ktoś do ominięcia, więc kierunkowskazy można by mieć włączone oba przez cały czas. W tym wszystkim trzeba jakoś odnaleźć się na rowerze, ścieżek rowerowych jest sporo, ale czasem mimo wszystko nie pozostaje nic innego, jak po prostu pewnie zrealizować swój plan przejazdu. Genewa jest najbardziej międzynarodowym miastem Szwajcarii, ponieważ swoje europejskie siedziby mają tutaj ONZ i Międzynarodowy Czerwony Krzyż. Symbolem tej „najmniejszej metropolii świata” jest „Jet d’eau” – fontanna ze strumieniem wody o wysokości 140 metrów, umiejscowiona na obrzeżach Jeziora Genewskiego. Warto wybrać się na stare miasto, które jest zdomi-

nowane przez katedrę św. Piotra – z jej północnej wieży rozciąga się piękny widok na miasto i jezioro. Na uwagę zasługuje również Horloge Fleuri, czyli duży zegar kwiatowy, będący symbolem branży zegarmistrzowskiej w Genewie. Jeśli chodzi o nocleg, to ciekawym budżetowym rozwiązaniem są domki glampingowe na kempingu TCS Genève-Vésenaz.

Rowerowa podróż przez Szwajcarię w październiku jest pewnym wyzwaniem.

Temperatury w nocy spadają blisko zera i sporo pada, więc człowiek chętnie skorzystałby z komfortowego noclegu i dobrego jedzenia, ale to, jak wiadomo, wymaga większego budżetu. Z perspektywy czasu fajnie wspomina się poranki, kiedy dzwoniący przed wschodem słońca budzik wyrwał ze snu, a wysunięta ze śpiwora ręka chowała się do środka tak szybko, że niczym w Matrixie mogłaby uniknąć kuli wystrzelonej z pistoletu. I wieczory, kiedy siedząc na zewnątrz około 20 wszyscy spod czapek i kapturów zerkali na współtowarzyszy, sugerując, że czas zawinąć się w ciepły śpiwór. To był wymagający, ale jednocześnie szalenie piękny etap.







Eliza Koniecko:

Szwajcaria zachwyciła mnie swoimi zapierającymi dech w piersiach, malowniczymi krajobrazami. Z siódła widać więcej i lepiej, a bajkowe szwajcarskie miasteczka, alpejskie wioski oraz wszechobecna perfekcyjna estetyka, zrobiły na mnie ogromne wrażenie. Były siłą napędową na tych wszystkich niezliczonych i bardzo ciężkich podjazdach. Bo gdy nogi bolały, to serce rwało się mimo to do przodu, ciekawe tego, co jest dalej, za kolejnym wzniesieniem. Po wyprawie pozostały mi przepiękne wspomnienia, zdjęcia i wielki niedosyt. Chciałabym móc tam wrócić, zatrzymać się na dłużej, przyjrzeć temu wszystkiemu jeszcze raz, z bliska. W czasie wyprawy byliśmy przede wszystkim skoncentrowani na wspólnym zadaniu. Trzeba było wykonać plan, pilnować czasu. Ale dziś czuję, że szlak jest przetarty, otwarty na kolejne przygody i kto wie, może kiedyś chwycę za rower i wrócę tam, by w swoim tempie jeszcze raz przejechać się po tych ścieżkach? Napisać kolejne rozdziały tej zwrotnikowej przygody, za którą jestem ogromnie wdzięczna. 🚲



Małgorzata Szakowska:

Wyprawa Rolling2Zwrotnik to dla mnie spełnienie wielkiego marzenia sprzed lat, gdy usłyszałam o pierwszej rowerowej wyprawie na Zwrotnik Raka, organizowanej przez Fundację. Wtedy właśnie skończyłam leczenie, a jazda na rowerze była moim sposobem na dojście do zdrowia fizycznego i psychicznego po raku. Poczułam wtedy, że taka wyprawa byłaby bardzo dla mnie i strasznie chciałabym wziąć w niej udział. Po latach, poprzez magiczny splót wielu sprzyjających okoliczności, udało mi się to marzenie zrealizować. I to w wielkim stylu – przejechałam całą bajkową Szwajcarię, piąty etap wyprawy. Była to dla mnie niezwykła przygoda, wymagająca wprowadzić kondycję, ale także wiary we własne siły oraz cierpliwości i pokory na podjazdach. Szwajcaria to wprost idealny kraj do zwiedzania na rowerze. Można ją przejechać jak my, w 9 dni, i po drodze nie będzie tak zwanych „pustych przebiegów”, bo w każdym miejscu czekają widoki zapierające dech w piersiach. I choć przez cały czas czuć perfekcyjnie „szwajcarski” charakter miejsc tak zwanych ucywilizowanych, to krajobraz jest różnorodny, zupełnie inny na „niemieckim” wschodzie, a inny na „francuskim” zachodzie kraju. Ciężko się znudzić i jeszcze trudniej powstrzymać od robienia tysięcy zdjęć i rozglądania wokół. Szwajcaria na rowerze to dla mnie nieustający zachwyt, to piękne widoki majestatycznych gór, turkusowych jezior i soczystej trawy, wszechobecna muzyka krowich dzwonek. To wspaniałe winnice i dostatnie zadbane domy, bogate miasta. To czasem słońce, czasem deszcz, niekończące się podjazdy, ale i zjazdy z palcami do bólu zaciśniętymi na hamulcach. Szwajcaria to dowód, że marzenia się spełniają. 🚲









Podczas podróży wzdłuż Rodanu pokonujemy kilkadziesiąt mostów, kilkadziesiąt razy zmieniamy stronę rzeki – ta przeprawa znajduje się około 8 km za Chanaz i jest jedną z najładniejszych na całym szlaku.



W STRONĘ MORZA

Etap 6

Kraje: Szwajcaria, Francja

Skąd: Genewa

Dokąd: La Grande-Motte

Dystans: 682 km

Przewyższenie: +2909 m/-3314 m

Szlaki: EuroVelo 17, Via Rhône

Nawierzchnia: 95% asfalt

Uczestnicy etapu: Anna Czerska-Buczkowska,
Izabela Skarbowska, Anna Małek

Pilot: Kuba Wolski

Suport: Krzysztof Kalarus



Przydatne strony:

www.en.viarhona.com/cycle-route

www.en.eurovelo.com/ev17





Genewa

SZWAJCARIA

FRANCJA

Lyon

Valence

Avinion

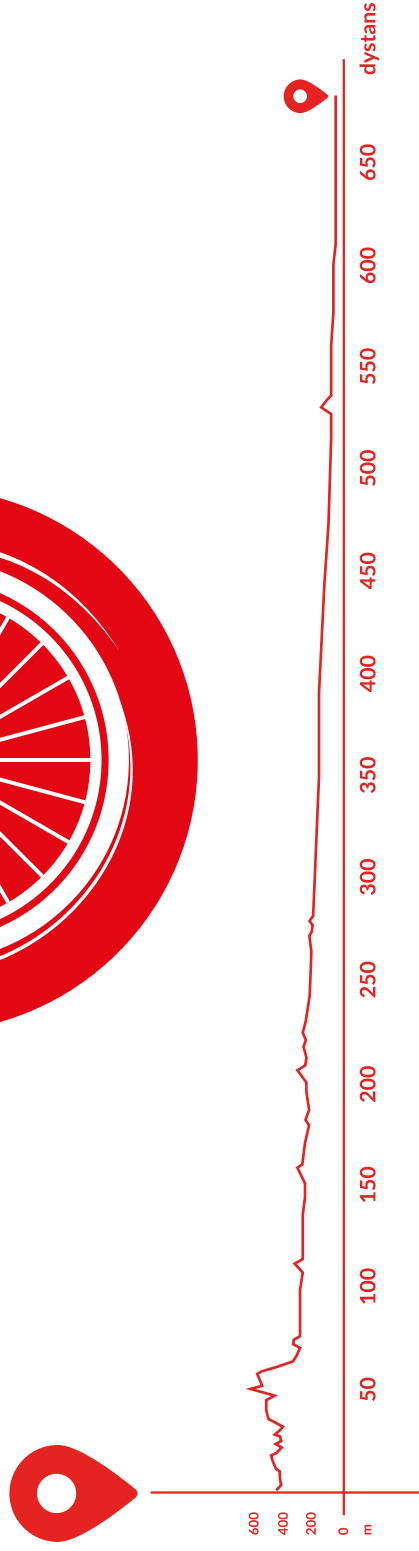
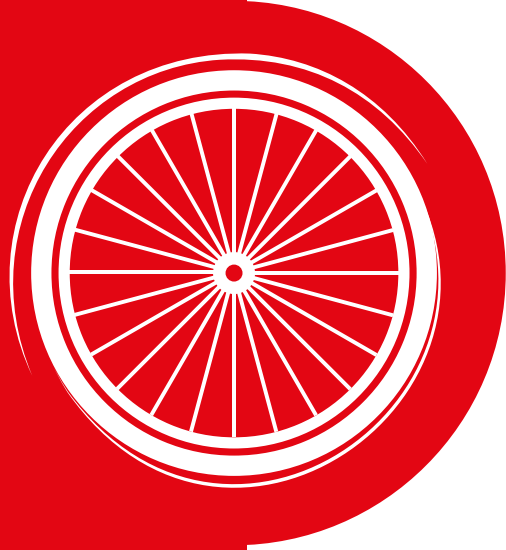
La Grande-Motte

MORZE ŚRÓDZIEMNE



TRASA:

Genewa, Seyssel, Chanaz,
Morestel, Sault-Brenaz,
Lyon, Vienne, Sablons,
Saint-Vallier, Valence,
Rochemaure, Viviers,
Awinion, Beaucaire,
Tarascon,
Arles, Saint-Gilles,
Aigues-Mortes,
La Grande-Motte



PROFIL TRASY:

Genewa – La Grande-Motte

Dystans: 682 km

Przewyższenie:

+2909 m / -3314 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 571 m

Etap 6



Jednym z najważniejszych miejsc na szlaku jest Arles, którego wiele zabytków znalazło się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Od Jeziora Genewskiego na piaszczyste plaże Camargue prowadzi szlak rowerowy EuroVelo 17, znany również jako Via Rhône. Szlak rozpoczyna się u podnóża masywu St. Gotthard w szwajcarskim Andermatt, w pobliżu którego Rodan ma swoje źródło. Od samego początku prowadzi wzdłuż tej pięknej rzeki, łącząc Alpy, Jezioro Genewskie oraz lawendowe pola francuskiej Prowansji z morskim wybrzeżem. EuroVelo 17 liczy około 1150 kilometrów, z których Rolling Track wyko-

Szlak prowadzi wzdłuż Rodanu, łącząc Alpy, Jezioro Genewskie oraz lawendowe pola francuskiej Prowansji z morskim wybrzeżem.

rzystuje około 750. Trasa tego etapu przebiega w znacznej większości malowniczymi ścieżkami rowerowymi lub lokalnymi drogami o znikomym ruchu samochodowym. Co jakiś czas zdarzają się objazdy i odcinki poprowadzone po większych drogach lub słabo przygotowanych szutrach z luź-

nymi kamieniami. Są to jednak zazwyczaj krótkie łączniki pomiędzy świetnie przygotowanymi i oznakowanymi ścieżkami prowadzącymi wzdłuż brzegów Rodanu. Szlak w roku 2019 nie był jeszcze ukończony, w związku z czym w niektórych miejscach pojawiały się objazdy. W kolejnych latach ma być sukcesywnie poprawiany, więc finalnie spodziewałbym się pięknych ścieżek rowerowych na całym odcinku.





Na tym etapie mamy bardzo konkretny cel – dotrzeć do morza. Kiedy po niemal dwóch tygodniach zobaczyliśmy ten bezkres wody, wszyscy poczuliśmy lekkie wzruszenie.



Jeden z kempingów, na których się zatrzymaliśmy, znajdował się nad torem do kajakarstwa górskiego.

Trudność

Jest to zdecydowanie jeden z najłatwiejszych odcinków całego rollingowego szlaku. Przewyższenia, poza pierwszym odcinkiem łączącym Genewę i Seyssel, raczej nie przekraczają 300 metrów na każde 100 kilometrów, więc większość trasy nadaje się do podróżowania całymi rodzinami i z dziećmi. Płaski teren pozwala pokonywać długie odcinki dzienne bez większych trudności, więc jest to etap, na którym odnajdzie się każdy fan kolarstwa, bez względu na poziom zaawansowania. Brak pofałdowania terenu sprawia, że długie pedałowanie tym szlakiem bywa monotonne – mocniejsze zmiany krajobrazu występują mniej więcej co 100–150 kilometrów.

Noclegi

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

Jedzenie



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



Nawigacja

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

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



Genève
Chancy

Rte de



Ruszamy z Genewy i do granicy z Francją podążamy szwajcarskim szlakiem numer 1 oznaczonym charakterystycznymi czerwonymi tablicami.



Chanaz – z jednej strony rzeki ciągną się kawiarenki, a z drugiej – ścieżka rowerowa i pola kukurydzy.

Szlakiem kukurydzy

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

Opuszczenie Genewy nie nastręcza kłopotów, miasto ma dużą siatkę ścieżek rowerowych, które pozwalają uniknąć ruchu samochodowego. Co innego z przewyższeniami, gdy tylko wyjedziemy z centrum, teren zaczyna się wznosić i opadać, regularnie zbliżając się i oddalając od rzeki. Najtrudniejszy odcinek całego etapu stanowi pierwsze 50 km, w trakcie których trzeba pokonać około 500 metrów przewyższenia z jednym solidnym 3-kilometrowym podjazdem do miejscowości Arcine. Po wyjeździe z Vulbens trasa prowadzi dość ruchliwą

Najtrudniejszy odcinek całego etapu stanowi pierwsze 50 km, w trakcie których trzeba pokonać około 500 metrów przewyższenia z jednym solidnym 3-kilometrowym podjazdem do miejscowości Arcine.

drogą, ale na szczęście w momencie, w którym rozpoczyna się podjazd, można wybrać alternatywną trasę poprowadzoną lokalnymi, malowniczymi drogami, na których łatwiej o spotkanie z koniem niż samochodem. Około 60 kilometrów za Genewą rozpoczyna się zjazd piękną drogą wijącą się wśród pól z widokiem na dolinę Rodanu. Trasa prowadzi do położonej nad rzeką miejscowości Seyssel, w której warto się na chwilę zatrzymać. Miasto od za-

wsze jest związane z rzeką, od starożytności słynie z handlu i portu z tętniącym życiem nabrzeżem. Znajduje się tutaj Camping le Nant Matraz, otwarty od maja do połowy września. My się nie załapałiśmy, więc przenocowaliśmy w centrum sportowym Nature du Fier kilka kilometrów dalej.

Seyssel jest miejscem, w którym można spędzić kilka dni, popływać kajakiem po Rodanie albo wybrać się na trekking połączony z via ferratami w nieodległych górach wznoszących się na wysokość 1300 m n.p.m. Za Seyssel kończą się trudności związane z przewyższeniami, a szlak przez około 20 kilometrów do Chanaz prowadzi głównie lasami. **Chanaz** to urocza wioska położona przy wejściu do jednego z najpiękniejszych francuskich kanałów, graniczących z bagnami Chautagne. Jest to perfekcyjne miejsce na postój w jednej z kawiarni nad kanałem i kontemplację okolicznych krajobrazów. W Chanaz woda wspaniale uzupełnia się z przyrodą i górami, więc nic dziwnego, że jest nazywane „Małą Wenecją Sabaudi”.

Droga z Chanaz do Lyonu, licząca około 170 kilometrów, to podróż głównie przez pola. W naszym przypadku, w październiku, uprawiano w tym regionie kukurydzę, a krajobraz różnił się tylko jej stanem, widzieliśmy więc kukurydzę niezebraną, w trakcie

W Chanaz woda wspaniale uzupełnia się z przyrodą i górami, więc nic dziwnego, że jest ono nazywane „Małą Wenecją Sabaudi”.

zbierania i jej resztki. Po drodze do stolicy regionu Owernia-Rodan-Alpy warto zwrócić uwagę na kilka miejsc. Za Chanaz, mniej więcej na setnym kilometrze etapu, szlak prowadzi przez most, z którego rozpościera się fenomenalny widok na rzekę i ścieżkę rowerową wijącą się wzdłuż jej brzegu. Jest to zdecydowanie jedno z najładniejszych miejsc na całym odcinku. Pięćdziesiąt kilometrów dalej, nieco z dala od rzeki, Via Rhôna prowadzi przez miejscowość **Morestel** – samo miasto może nie obfituje w atrakcje, ale znajduje się na wzgórzu, którego kulminacją jest, jak głosi tabliczka – zamek. Nazwałbym go raczej, ze względu na gabaryty, po prostu wieżą. Tak więc, wieża, nazywana przez historyków „wielką” lub „więzienną”, została wybudowana w XIV wieku, a odrestaurowana w latach 60. XX wieku. Nieco niżej, po wyjściu ze stricte średniowiecznej części, poza kebabem i lokalnymi spe-lunkami, znaleźliśmy jedną przyzwoitą kawiarnię nadającą się na postój. Po zjeździe ze wzgórza Morestel szlak wraca do rzeki i prowadzi do miejscowości **Sault-Brénaz**, w której można zatrzymać

się na kempingu położonym na wyspie i połączonym z torem do kajakarstwa górskiego.

Na wyspie znajduje się również jedna restauracja, podobno otwierana w wakacje, a na stałym lądzie jedna czynna cały rok, a dodatkowo pizzeria oraz sklep spożywczy. Kilka kilometrów za Sault-Brénaz Rodan zmienia swój kierunek, robi skręt o 90 stopni i płynie na południowy zachód, od tego miejsca Via Rhôna okrąża elektrownię jądrową w Bugey – jedną z dziewiętnastu we Francji i czterech nad Rodanem. W 2019 roku Francja zaspokajała swoje potrzeby energetyczne w 75% energią jądrową, lecz do 2035 roku ten odsetek ma zostać obniżony do 50%, a różnica przeniesiona na energię odnawialną produkowaną głównie ze słońca i wiatru. Francja jest najbardziej uzależnionym od energii atomowej krajem na świecie, co przy zmieniającym się klimacie jest niekorzystne – bloki energetyczne zazwyczaj są chłodzone wodą z rzek, np. z Rodanu, lecz problematyczne okazują się gorące lata, kiedy woda jest za ciepła do chłodzenia lub bezśnieżne zimy, kiedy jest jej zbyt mało. Jadąc wzdłuż Rodanu bardzo dobrze widać, jak mocno rozwinięta jest cała infrastruktura związana z energetyką. Rodan w wielu miejscach ma dodatkowe odnogi, są to specjalnie przekopane kanały doprowadzające wodę właśnie do elektrowni atomowych lub wodnych. Mimo wszystko potrzebne są nowe rozwiązania, ponieważ duże uzależnienie od atomu zaczęło mieć negatywne skutki.

Via Rhôna wije się po lokalnych drogach, szutrach i objazdach, żeby w końcu na około 25 km przed Lyonem wrócić nad rzekę na wysokości rozciągającego się na ponad 2 tysiące hektarów obszaru chronionego o nazwie **Grand Parc Miribel Jonage**. Park obejmuje większość wyspy Miribel-Jonage, utworzonej sztucznie w XIX wieku, gdy wykopano dwa kanały o takich właśnie nazwach, by kontrolować poziom wody w Rodanie i zabezpieczyć miasto przed ewentualną powodzią.





Lyon leży nad dwoma rzekami – Rodanem i Saoną – podróżowanie rowerem po mieście jest więc bardzo proste i przyjemne.

Można powiedzieć, że są to płuca Lyonu i miejsce, gdzie jego mieszkańcy bardzo chętnie spędzają wolny czas biegając, jeżdżąc na rowerach i konno, grając w golfa czy pływając kajakami i żeglując. Do **Lyonu** można dostać się jadąc wzdłuż jednego z kanałów – gdy wieje, lepiej wybrać ten południowy – ścieżka częściej jest osłonięta przez drzewa lub okoliczne zabudowania. Tą wiedzę podzielił się z nami Gilles, który wspólnie ze swoją żoną Brigitte ugościł nas dzień wcześniej w swoim domu (dzięki **warmshowers.org**), a potem pojechał z nami do Lyonu, żeby pokazać nam miasto.

Lyon

Europejska Stolica Inteligentnej Turystyki 2019

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

Lyon – takiej rowerowej infrastruktury życzyłbym każdemu miastu i wszystkim, którzy do pracy chcieliby dojeżdżać na dwóch kółkach.

na pierwszy rzut oka sprawia wrażenie bardzo przyjaznego miasta, miasta dla ludzi, miasta, w którym po prostu przyjemnie się żyje. Jego strukturę wyznaczają dwie rzeki – Rodan i Saona – co oczywiście, nad

nimi dzieje się najwięcej. Zdecydowanie warto zatrzymać się tu na dłużej lub odwiedzić miasto przy okazji jednego z ogólnoswiatowych wydarzeń, jak np. grudniowy Festiwal Świąteł. Stary Lyon (tzw. Vieux) został w 1998 roku wpisany przez UNESCO na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego.

Miasto swoją historią sięga ponad 2000 lat wstecz, więc znajdziemy tutaj zabytki zarówno z czasów rzymskich, jak i budowle w stylu gotyckim i renesansowym, a także szereg wartych zobaczenia muzeów, na czele z instytutem braci Lumièrre, którzy zbudowali tutaj pierwszy kinematograf i nakręcili pierwszy film. Opuszczając Lyon trasa prowadzi przez miejsce połączenia obu rzek, czyli tak zwaną konfluencję – dzisiaj jest to nowoczesna dzielnica Lyonu z najbardziej charakterystycznym budynkiem – zaprojektowanym w postmodernistycznym stylu – Muzeum Konfluencji. Budynek wygląda niczym pływająca kryształowa chmura, a w jego wnętrzu mieści się muzeum antropologii zajmujące się takimi kwestiami, jak pochodzenie wszechświata, ewolucja gatunków czy sens życia.

Opuszczając Lyon trasa prowadzi przez miejsce połączenia obu rzek, czyli tak zwaną konfluencję.

Mistralowe zmagania

O ile wjazd do Lyonu jest rozwiązany wspaniale, o tyle wyjazd sprowadza się do poszukiwania najmniej ruchliwej drogi. Najsensowniejszy wydaje się przejazd na prawy brzeg Saony i jazda równoległe do Autoroute du Soleil. Po

kilku kilometrach w ruchu samochodowym pojawiają się ścieżki rowerowe, którymi można już spokojniej kontynuować jazdę do oddalonego o 30 kilometrów Vienne, choć mimo wszystko po drodze czekają objazdy i tereny industrialne. Cząsy świetności **Vienne** przypadają na początek naszej ery, kiedy miasto zostało zajęte i rozwinięte przez Rzymian.



Znajdziemy tu wiele zabytków z tamtych czasów – termy, teatr czy okazałe wille. Z czasów średniowiecznych zachowała się katedra św. Maurycego, której budowa rozpoczęła się w XII wieku i ciągnęła się przez kilkaset lat. Od niemal czterdziestu lat na przełomie czerwca i lipca w mieście odbywa się znany festiwal jazzowy (Jazz a Vienne). Wybierając się w rowerową podróż Via Rhôna warto tak zaplanować swój przejazd, żeby pojawić się w Vienne w tym okresie. Mieliśmy okazję trochę poczuć ten klimat, spędzając noc u lokalnego muzyka i nauczyciela gry na saksofonie – Patricka i jego żony Isabelle, którzy ugościli nas w swoim niesamowitym bańniowym starym domu, serwując przepyszne danie na bazie pieczonej dyni, rozmaite sery, sałaty, wino, a na koniec oczywiście pyszne ciasto i mocną kawę. Jak to zwykle we Francji po 22.

Na południe od Vienne rozciąga się region Côte-Rôtie, gdzie na stromych, osiągających 60 stopni zboczach uprawia się winogrona i produkuje wina uznawane za jedne z najbardziej prestiżowych w całej Francji. To tu znajdują się dwa obszary zwane Côte Blonde i Côte Brune. Legenda mówi, że nazwa tych lokacji wzięła się od koloru włosów i różnicy charakterów córek

Na południe od Vienne rozciąga się region Côte-Rôtie, gdzie na stromych zboczach uprawia się winogrona i produkuje wina uznawane za jedne z najbardziej prestiżowych w całej Francji.

lokalnego pana. Przejazd przez ten region to około 30 km bardzo spokojnego szlaku, pełnego zieleni, winnic, sadów, w otoczeniu rezerwatu z miejscami do obserwowania ptaków. Spokój przerywa miejscowość **Sablons**, która może być dobrym miejscem na postój i uzupełnienie zapasów. Nic więcej raczej nie oferuje. Po wyjeździe z miasteczka Via Rhôna na kolejnych 30 kilometrów

przeskakuje na wschodni brzeg i prowadzi przez Andancette do Saint-Vallier. To w takich miejscach wiejący wzdłuż Rodanu wiatr staje się najbardziej odczuwalny. Trasa od Lyonu aż do Awinionu przez ponad 300 kilometrów prowadzi niemal idealnie na południe, a właśnie w linii północ-południe, wzdłuż rzeki, wieje mistral.



Odpoczynek w „sercu” Valence.

Jeśli wiatr ma swoją nazwę, jak ten nad Rodanem, to jest ku temu powód – teoretycznie najczęściej pojawia się w okresie zimowym i wiosennym, ale my mieliśmy okazję natknąć się na niego w październiku. Jeśli wieje, to zazwyczaj od morza i w praktyce podczas turystycznej jazdy na południe trudno na dłuższą metę utrzymać jakąś zadowalającą prędkość. W naszym przypadku niczym dziwnym nie była jazda w tempie 12–15 km/h, a przy mocniejszych

Rzeka z każdym dniem staje się szersza, a mosty coraz dłuższe. Gdy się je przekracza, to zawsze przy bocznym wietrze, co nie jest komfortowe – albo próbuje nas zrzucić do rzeki, albo zepchnąć na środek drogi.

podmuchach prędkość spadała nawet do 10 km/h. Rzeka przy takim wietrze jest zafalowana i wygląda, jakby płynęła pod prąd. Z każdym dniem staje się szersza, w końcu zbliżamy się do jej ujścia, a to oznacza również, że mosty są coraz dłuższe. Gdy się je przekracza, to zawsze przy bocznym wietrze, co nie jest komfortowe – albo próbuje nas zrzucić do rzeki, albo zepchnąć na środek drogi pod nadjeżdżające auto, w zależności od tego, na który brzeg akurat jedziemy.

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





Trzytysięczny kilometr sztafety wypadł w bliżej nieokreślonym i mało zjawiskowym miejscu, więc oczywiście pamiątkowe zdjęcie zrobiliśmy w bardziej malowniczej lokalizacji.

Przedsmak Prowansji

O **Valence** mówi się, że jest to brama na południe Francji. Miasto zachowało typowe cechy charakterystyczne właśnie dla południa – kolorowe przyjemne uliczki, targi, parki i ogrody. Wiele tu miejsc, w których można przyjemnie pospacerować, usiąść w kawiarni, a przy okazji od-

wiedzić Muzeum Sztuki i Archeologii. Przejazd rowerem przez miasto jest raczej bezproblemowy, lecz kluczem jest dobre zaplanowanie noclegu. Nasz plan ze względu na zamknięte po sezonie kempingi nieco się zmienił i po wyjeździe z miasta opuścili-

śmy Via Rhône, dojeżdżając do Portes-lès-Valence. Nie polecam tego robić ze względu na ruchliwe drogi – krajową N7 i autostradę. Brakuje lokalnych dróg, co generuje problem z dotarciem do najbliższego mostu i powrót do szlaku, który w tym miejscu jest po drugiej stronie rzeki. My wybraliśmy szutrowy wał, łamiąc zakaz wjazdu. Zdecydowanie lepiej jest po wyjeździe z miasta przejechać od razu na zachodnią stronę i uniknąć takich kombinacji. W sezonie otwarty kemping można znaleźć w Charmes-sur-Rhône, a za tą miejscowością

sporo się dzieje. Najpierw, w okolicy

La Voulte-sur-Rhône, cały Rolling Track przekracza granicę trzytysięcznego kilometra.

Oczywiście jest to miejsce symboliczne i istnieje tylko na naszej umownej mapie. W samym miasteczku można zatrzymać się na przyjemnym skwerze pod platanami, zobaczyć zamek albo zajrzeć do lokalnych

Valence zachowało typowe cechy charakterystyczne dla południa – kolorowe przyjemne uliczki, targi, parki i ogrody.



sklepów z pamiątkami i cukierni. 25 kilometrów dalej szlak przejeżdża tuż obok elektrowni atomowej w **Cruas**. O ile wcześniej można było obserwować bloki energetyczne wybijające się gdzieś na horyzoncie, to w tym miejscu są one na wyciągnięcie ręki. Można gołym okiem zobaczyć tryskającą wodę chłodzącą reaktor. A gdy już minie elektrownię, po 100–200 metrach w krzakach nad rzeką otwiera się piękna malutka polanka. Można się schować, usiąść na plastikowym krześle, zapewne należącym do jakiegoś wędkarza, popatrzeć na spokojną rzekę, jeżdżące po drugiej stronie pociągi i niemal zapomnieć, że obok rozszczepia się uran. Osiem kilometrów dalej, w **Rochemaure**, znajduje się fantastyczny metalowy most wiszący typu himalajskiego, udostępniony w 2013 roku wyłącznie dla pieszych i rowerzystów. Muszę przyznać, że w pierwszej chwili nie jest wcale tak łatwo po prostu po nim przejechać. Naturalnie chciałoby się zejść i poprowadzić ro-



W Rochemaure znajduje się fantastyczny metalowy most wiszący typu himalajskiego, udostępniony w 2013 roku wyłącznie dla pieszych i rowerzystów.

wer, żeby poczuć się trochę bezpiecznie. Na pewno więcej o swoich doznaniach opowiedziałyby Ania Czerska, bo po jej minie (i nie tylko) widziałem, że długo rozważała dojazd do innej przeprawy. Mosty w tym miejscu nie miały szczęścia i były często niszczone, najpierw w 1856 roku przez powódź, a później w czasie II wojny światowej

w 1940 i 1944 roku. Rodan chwilę wcześniej się rozgałęzia, więc tak naprawdę most prowadzi na wyspę. Można tutaj wybrać dwa warianty, albo pojechać wzdłuż niej, albo w pewnym momencie przekroczyć drugą odnogę i zahaczyć o miasto **Montelimar** – znane jako francuska stolica nugatu. Nad miastem góruje średniowieczny Château des Adhémar,

w którym znajduje się centrum sztuki współczesnej. W Monteli-mar z pewnością warto odwiedzić domy nugatowe i sklepy z ciastkami. Natomiast kontynuując jazdę wzdłuż wyspy dotrzemy do **Viviers**, które dla nas okazało się jednym z najbardziej pozytywnych zaskoczeń na francuskim szlaku. Kamienne miasto wznosi się na wzgórzu, na którego szczycie stoi potężna katedra. Pierwsza powstała tutaj już w V wieku, a dzisiejsza pochodzi z wieku XII, choć od tamtego czasu była wielokrotnie przebudowywana, częściowo niszczona i ponownie odbudowywana. Nawet dziś wejście na wieżę nie jest możliwe ze względu na jej nieciekawy stan. Lokalni księża wynajmują na Bookingu klimatyczne pokoje z widokiem na miasto. Spacerując wieczorem wąskimi przejściami skąpo oświetlonymi miękkim światłem ulicznych latarni, czuliśmy się jak na planie filmu. Zupełnie jakby nasza droga w poszukiwaniu kolacji była związana z odkrywaniem zagadek „Kodu Leonarda da Vinci”, a od znalezienia bezmięsnego i/lub bezpszennego pożywienia zależały losy świata. Viviers – tu naprawdę warto się zatrzymać i poczuć ten niepowtarzalny klimat. Stąd do Awinionu jest już około 85 km.

Awinion

Dawna stolica papieży

Patrząc na mapę Via Rhôna, już na pierwszy rzut oka widać kluczowe lokalizacje, które powinny stanowić punkty „wow” – są to Genewa, Lyon, Awinion i Arles, a więc duże znane miasta lub miasta, których zabytki znajdują się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO. To sprawia, że takie miejsca jak Awinion są w trudniejszej sytuacji niż Viviers, bo wjeżdżając do Viviers, o którym człowiek nigdy w życiu nie słyszał, dużo łatwiej o zaskoczenie i zachwyt. A Awinion? Most Awinioński, Pałac Papieży, katedra Notre Dame des Doms, stare miasto, mury obronne - poprzeczka od razu jest postawiona wysoko, myślimy „Awinionie! Nadjeżdżamy, zachwyc nas!”. I wtedy o ten zachwyt jest zdecydowanie trudniej. W Awinio-



Avinion jest najciekawszym miastem na szlaku Via Rhôna.
Tutaj i w Lyonie warto zatrzymać się na dłużej niż kilka godzin.

nie polecam przenocować, żeby na czas wizyty w mieście pozbyć się roweru, bo na dwóch kółkach niestety trudno zwiedza się wnętrza zabytkowych budowli, łatwo zawadzić o ekspozycję albo wpaść w poślizg na wypucowanych posadzkach. Dodatkowo, wąskie brukowane uliczki i schody sprzyjają bardziej spacerom niż jeżdżeniu, a popijanie kawy i kontemplowanie dźwięków saksofonu na głównym placu słabo łączy się z notorycznym zerkaniem na rower i sakwy. Obowiązkowym punktem zwiedzania jest wizyta na Moście św. Benedykta, nazywanym po prostu Mostem Awiniońskim. Wstęp kosztuje 5 euro, a w cenie otrzymujemy zestaw audio z polską wersją językową. Przeprawę wybudowano w XII wieku, łączyła Awinion z Villeneuve, w którym kardynałowie stawiali swoje wille, uciekając z tego „najbardziej cuchnącego miasta świata” – jak o Awinionie pisał Petrarka. Do dzisiaj z tej 900-metrowej konstrukcji zachowały się raptem 4 przęsła, nie zmienia to jednak faktu, że jest to jeden z najbardziej znanych mostów na świecie (choć dziś donikąd nie prowadzi), między innymi ze względu na francuską piosenkę *Sur le pont d'Avignon*. Wizytę w Awinionie warto zaplanować w trakcie Festiwalu Teatralnego, który odbywa się tutaj latem od 1947 roku.

Ku morzu



Za miastem trasa przez 25 km kluczy po lokalnych drogach, aby za Montfrin wjechać na starą linię kolejową, którą zamieniono w piękną ścieżkę rowerową. Od czasu do czasu pojawiają się opuszczone budynki starych stacji, a kilka kilometrów przed Beaucaire czeka przejazd przez tunel oświetlony różnokolorowymi światłami – fajna atrakcja pośrodku niczego. Warto przejechać

uliczkami **Beaucaire**, zobaczyć kościół i mały port, a także wybrać się na drugą stronę Rodanu do **Tarascon**, w którym czeka średniowieczny zamek i klimatyczne uliczki starego miasta. Z Beaucaire jest już tylko 20 km do **Arles**, kolejnej perełki na rodańskim szlaku. Ten „Mały Rzym Prowansji” jest niczym skansen, niczym otwarte muzeum. Zbliżanie się do dowolnego skrzyżowania czy zakrętu powoduje emo-

*Arles jest niczym skansen,
niczym otwarte muzeum.
Zbliżanie się do dowolnego
skrzyżowania czy zakrętu
powoduje emocje, bo gdy
tylko wyrzemy odrobinę
dalej, czeka na nas kolejny
zabytek.*

cje, bo gdy tylko wyrzemy odrobinę dalej, czeka na nas kolejny zabytek, a wiele z nich zostało wpisanych na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Przede wszystkim trzeba zobaczyć: Arenę Arles – niegdyś potrafiącą zmieścić 20 tysięcy widzów, a dziś goszczącą pokazy korridy; antyczny teatr, Termy Konstantyna, cmentarz Alycamps – swego czasu jeden z najbardziej popularnych w Europie, o ile

można oceniać popularność takich obiektów; podziemne tunele, czyli tzw. kryptoportyki, służące do przechowywania zboża, a także muzea – archeologiczne i etnograficzne. W Arles w latach 1888–1889 mieszkał i tworzył Vincent van Gogh. W centrum miasta przy Place du Forum znajduje się kawiarnia (*Le Café Van Gogh*), którą uwiecznił na obrazie „Taras kawiarni w nocy”. Pomiędzy tymi wszystkimi zabytkami są poutykane kawiarnie, restauracje, cukiernie i sklepy z pamiątkami. Wszystko dzieje się na stosunkowo małej przestrzeni, więc w głowie kręci się od nadmiaru wrażeń. I wieje. Ubierz czapkę.

Główny szlak Via Rhôna prowadzi dalej wzdłuż rzeki aż do morza, my natomiast wybieramy w tym miejscu wariant alternatywny i zmieniamy kierunek na zdecydowanie bardziej zachodni, co ma niebagatelne znaczenie – od tej pory mistral będzie wiał... nadal w twarz, ale częściej pod lekkim kątem i stanie się mniej uciążliwy.

Ostatni przystanek przed wjazdem na bagna Camargue

to miasteczko **Saint-Gilles**, znane z powiązań z greckim pustelnikiem o imieniu Gilles, który w średniowieczu założył tu klasztor, a ten stał się miejscem pielgrzymek i zrodził wiele legend. Był to ważny przystanek na szlaku do Santiago de Compostela. **Camargue** to rezerwat przyrody położony w rozlewisku Rodanu, teren bagienny, pełen kanałów i dzikich zwierząt – przede wszystkim koni, flamingów i innych ptaków oraz byków. Z perspektywy lecącego flaminga cały obszar na pewno wygląda zjawiskowo, natomiast z wysokości rowerowego siodła... widać głównie wysokie trawy, pomiędzy których od czasu do czasu wyłaniają się kanały i rozlewiska. Trudno docenić piękno Camargue, bo jest to po prostu bardzo trudno dostępny teren. Prowadzenie dróg jest mocno zależne od usytuowania kanałów, więc bardzo często występują skrzęty o 90 stopni. Raz na zachód, raz na południe, raz wieje w twarz centralnie, a raz pod kątem, raz centralnie, raz pod kątem, raz jedziemy 10 km/h, raz 20 km/h. I tak aż do **Aigues-Mortes** – portu stworzonego w XIII wieku na zlecenie króla Ludwika IX i będącego bazą do wypraw krzyżowych. Nazwa oznacza Martwe Wody i najprawdopodobniej

wzięta się od okolicznych słonych jezior i bagien. Miasteczko jest otoczone wysokim kamiennym murem i jest najdziwniejszym miejscem całego tego etapu. Może to wrażenie spotęgowane imprezą w rytmach techno, które wypełniało wszystkie uliczki miasta podczas naszego pobytu, lecz nawet bez tego miejsce jest nieco dziwne, tajemnicze, a przez to ciekawe. Mury są grube, olbrzymie i nieprzystające do pustej, bagiennej okolicy. Niegdyś był to ważny port, lecz gdy kanały prowadzące od morza zaczęły nachodzić mułem i stały się nieżeglowne dla większych statków, stracił na znaczeniu.

Aigues-Mortes to ostatni przystanek na trasie do Morza Śródziemnego i dobre miejsce na zakupy. Lokalne sklepy

Raz na zachód, raz na południe, raz wieje w twarz centralnie, a raz pod kątem, raz centralnie, raz pod kątem, raz jedziemy 10 km/h, raz 20 km/h. I tak aż do Aigues-Mortes.

oferują wiele ciekawych wyrobów, między innymi opartych na uprawianej w Prowansji lawendzie. Po opuszczeniu Aigues-Mortes do pokonania pozostaje długa 7-kilometrowa prosta poprowadzona ścieżką wręcz wyrwaną okolicznym bagnetem i jesteśmy w Le Grau-du-Roi, gdzie czuć zapach słonej wody rozbijającej się o falochron i niemal widać duchy żon żeglarzy machających mężom, którzy odpływają na statkach w wielomiesięczne wyprawy.

Przemierzając Via Rhôna „w stronę morza” możemy odczuć olbrzymią satysfakcję, gdy w końcu po pokonaniu kilkuset kilometrów ujrzymy piaszczyste plaże i niebo płynnie przechodzące w wodę na dalekim horyzoncie. Minusem jest oczywiście podróżowanie pod wiatr, który jest odczuwalny, gdy tylko minimy Lyon. Nasz sztafetowy etap zakończyliśmy w oddalonym o 5 kilometrów La Grande-Motte. Komunikacyjnie jest to dobre miejsce ze względu na bliskość Montpellier i tamtejszego lotniska.







Izabela Skarbowska:

Wszyscy, którzy mnie znają, wiedzą, że moją pasją są zdjęcia. Zatrzymuję obrazy w ujęciach, które pozwalają mi wracać do tego, co ważne i cenne. Gdybym mogła, utrwaliałabym w albumach każdy moment, który przeżyłam w czasie tego wyjazdu. Były nawet takie chwile, gdy stawaliśmy na chwilę na moście, walcząc z mistralem, próbującym zwiać nas w kierunku jadących obok samochodów, nawet wtedy otaczało mnie piękno. Więc te ulotne momenty, gdzie nie mogłam wyjąć aparatu, zapamiętywałam „robiąc zdjęcia oczami”, zapisując w pamięci to, co widzę. Za nic nie chcę zapomnieć widoku trzech białych łabędzi wzbijających się w niebo nad błękitem Rodanu... Dużo nauczyłam się o sobie w czasie tego wyjazdu, rozmawiałam z dziewczynami o tematach, które są dla mnie bardzo osobiste, znalazłam w nich zrozumienie i empatię. Wiele też było w nas śmiechu i durnowatego rozluźnienia. Nadal też zastanawiam się, o co Krzyśkowi chodziło z tą grą w Fasolki... Myślę, że tego do końca nie rozgryzł nikt z nas. Jeśli miałabym dać jedną radę osobom, które wyruszą śladami wyprawy Rolling2Zwrotnik, muszę powiedzieć bardzo szczerze: weźcie nas ze sobą :) Droga z nami, to koncert na żywo, „pożyczona” dynia i pyszne dania, które z niej stworzymy i najcieplejsze „Bonjour” wymieniane z każdą spotkaną osobą. Pomimo zmęczenia uśmiech nie znika z twarzy, a w tym pięknie dookoła odbija się to, co piękne mamy wewnątrz. 🚲



Anna Małek:

Początkowo byłam zaskoczona swoją kondycją, ale niestety w negatywnym kontekście. Wydawało mi się, że jeśli jestem na co dzień aktywna, to pokonanie około 60 km dziennie to będzie kaszka z mleczkiem czy też bułka z masłem. A w zasadzie to mogłabym nawet rzec - drożdżówka z rodzynkami. Bo takie na trasie smakowały mi najbardziej. Na szczęście to były tylko początkowe trudności i kolejne dni pokazały, że warto było kiedyś trenować, aby teraz móc być częścią tej niesamowitej przygody. Nauczyłam się, że z tego samego kubka można pić po kolei, bez konieczności jego mycia, wodę, herbatę, kawę, wino, i to w dowolnej kolejności. Że jak nie chcesz być głodny to najlepiej ugotować sobie samemu. Że folia spożywcza może służyć jako onuce, a torebki foliowe na podpaski zwinięte z WC świetnie chronią stopy przed deszczem. Że kuchnia francuska to naprawdę małe porcje. Dzięki wyprawie uwierzyłam w siebie. Zapomniałam o swoich ograniczeniach. Teraz wiem, że ich nie ma. I że cokolwiek jeszcze złego miałyby się w moim życiu zdarzyć, to na pewno w ostatecznym rozrachunku nie powiem, że mało przeżyłam. Owszem, przyspieszyłam w życiu, ale od takiego przyspieszania mandatów nie ma. Są tylko same pozytywne emocje. 🚴







Anna Czerska- Buczkowska:

Z dziewczynami z mojego etapu poznałam się jeszcze w Warszawie, to moje koleżanki z Zachodniego Brzegu. Przed tym spotkaniem znałam je już z internetu, piękne, eleganckie, dzielące się swoimi historiami i wiedzą. Byłam trochę onieśmielona, ale okazało się, że to bardzo otwarte kobiety, każda z nas jest tak inna, a w czasie podróży dogadywałyśmy się tak dobrze, że nie wyobrażam sobie, żebym miała swój etap dzielić z kimkolwiek innym. Poważne rozmowy i abstrakcyjne żarty, dzielenie przestrzeni i wspólne doznania stały się podwaliną do szczerej przyjaźni, która wniosła w moje życie tak wiele, jak sama wyprawa. Namiot dzieliłam z Izą i nadal pamiętamy ten dreszczyk grozy na wspomnienie upiornych wizji, co nam się w tym namiocie może stać, teraz już ze śmiechem, bo bardzo szybko spokój i opanowanie Krzysia przywróciły nam poczucie bezpieczeństwa. Krzyś zadbał też o to, żeby nasz prowiant uwzględniał potrzeby dietetyczne każdej z nas, idealne zakupy, to podstawa w czasie takiej wyprawy, bo poza sezonem niemal





wszystkie restauracje są pozamykane. Najsmaczniejszy kupiony posiłek, jaki wspominamy, to dania z chińskiej restauracji, na szczęście była z nami Ania Małek, prawdziwe kulinarne objawienie Rollingu, ciepła i wyważona, mistrzyni riposty z zarażającym śmiechem. Najtrudniejszy był dla mnie dzień pierwszy oraz dzień, kiedy dojechaliśmy do Vienne, zrobiło mi się wtedy słabo, chyba dlatego, że za mało jadłam i piłam kilka dni wstecz, ale wyciągnęłam z tego lekcje i potem bardzo dbałam o jedzenie i picie, gnałam już na rowerze jak szalona. Znaczną część trasy pokonałam, jadąc z Kubą, to ode mnie dostał towarzyszący mu już do końca wyprawy przydomek Wódz. Trzymałam się blisko Kuby nadającego tempo, ciesząc się sportową stroną tej wyprawy, bo wiedziałam, że dziewczyny zadbają o utrwalenie na zdjęciach mijanych atrakcji. Cudownymi chwilami były dla mnie momenty postojów, kiedy mogłam położyć się trawie i chłonąć zapachy, dźwięki, wsłuchiwać się w swoje ciało i umysł, co było dla mnie wręcz mistyczne. Za najpiękniejszy moment muszę zdecydowanie uznać dojazd do Morza Śródziemnego. Wtedy bardzo się wyruszyłam i dotarło do mnie, że nam się udało. Że przejechaliśmy te 690 km! 🚲





Podczas tego etapu przez około 170 km podróżujemy przy samym wybrzeżu,
więc jest wiele okazji do podziwiania morza.



Z PIASZCZYSTYCH PLAŻ NA PIRENEJSKIE PRZEŁĘCZE

Etap 7

Kraje: Francja, Hiszpania

Skąd: La Grande-Motte

Dokąd: Girona

Dystans: 467 km

Przewyższenie: +4471 m/-4367 m

Szlaki: Via Rhône, EuroVelo 8, Canal du Midi, Pirinexus, Vías Verdes

Nawierzchnia: 80% asfalt

Uczestnicy etapu: Marta Bajno, Hanna Fidusiewicz, Michał Łuczak

Piloci: Tomasz Maciążek, Michał Semrau

Suport: Krzysztof Kalarus



Przydatne strony:

www.en.viarhona.com/cycle-route

www.en.eurovelo.com/ev8

www.canaldumidi.bike

www.viesverdes.cat/en



FRANCJA

La Grande Motte

Beziers

Narbonna

Col d'Ares

Olot

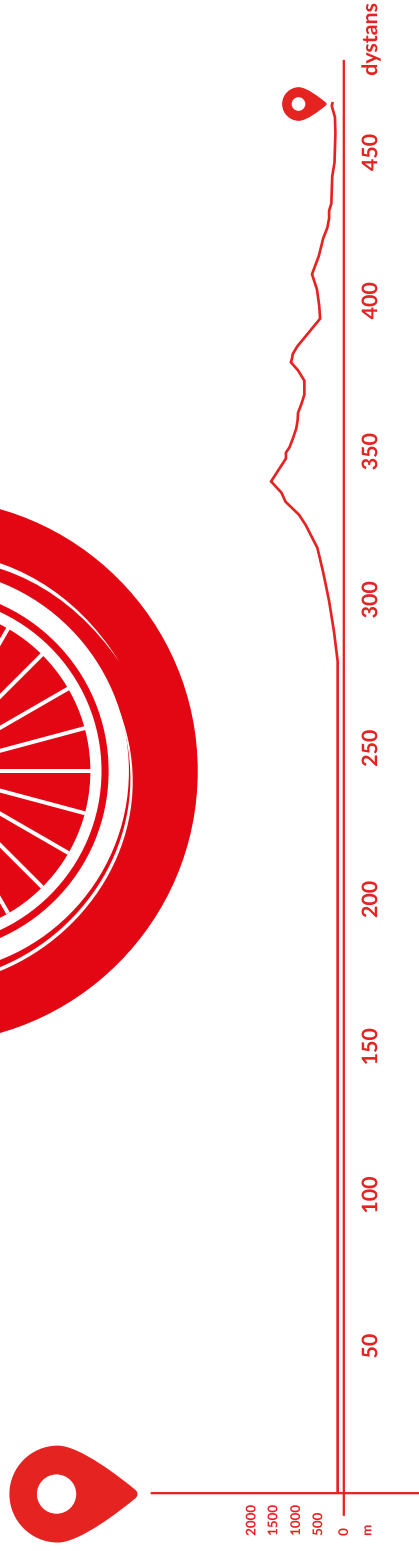
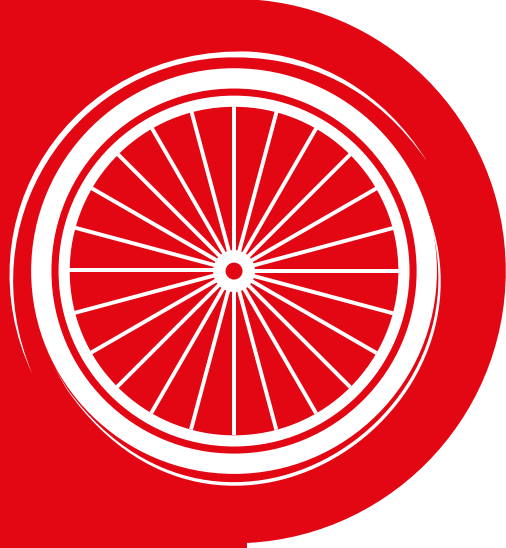
Girona



TRASA:

La Grande-Motte, Sète, Agde,
Beziers, Narbonna, Leucate,
Argeles sur Mer, Boulou,
Ceret, Arles-sur-Tech,
Prats-de-Mollo-la-Preste,
Olot, Girona

HISZPANIA



PROFIL TRASY:

La Grande-Motte – Girona

Dystans: 467 km

Przewyższenie:

+4471 m/-4367 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 1520 m



Etap 7



Sztafeta trafiła na komplikacje w postaci obfitych opadów deszczu, który w pierwszym tygodniu miał taką intensywność, że niektóre drogi stawały się nieprzejezdne.

Jest to etap niesłychanie różnorodny. Startujemy na francuskim wybrzeżu Morza Śródziemnego pełnym piaszczystych plaż i wakacyjnych kurortów. Jesteśmy na szlaku EuroVelo 8 i właściwie moglibyśmy nim pojechać przez pozostałą część Francji i całą Hiszpanię, łącznie ponad 1,5 tysiąca km wzdłuż wybrzeża. Uznałem jednak, że taki brak zmienności byłby trochę nudny, więc na poszczególnych etapach od czasu do czasu pojawiają się różne małe rowerowe smaczki. Na tym odcinku

Pirinexus to szlak, który wielokrotnie opuszcza drogi asfaltowe, docierając w miejsca niedostępne dla samochodów, niekiedy jest wymagający fizycznie, ale dostarcza spektakularnych widoków i wrażeń.

takim smaczkiem jest szlak Pirinexus. Jedna z najciekawszych hiszpańsko-francuskich „Zielonych Dróg” (hiszp. Vías Verdes). W miejscowości Argelès-sur-Mer odjeżdżamy od wybrzeża, a 20 km dalej w okolicy Le Boulou zostawiamy EuroVelo, żeby doliną rzeki Tech wspiąć się na przełęcz Col d'Ares (1513 m n.p.m.), a potem korzystając z tras poprowadzonych po dawnych liniach kolejowych zjechać do Girony.

Pirinexus to szlak, który wielokrotnie opuszcza drogi asfaltowe docierając w miejsca niedostępne dla samochodów, niekiedy jest wymagający fizycznie, ale dostarcza spektakularnych widoków i wrażeń. W pierwszej połowie etapu można się spokojnie rozruszać i porządnie rozgrzać przed drugą, górską, częścią.





W drugiej części etapu trasa całkowicie zmienia swój charakter – wjeżdżamy w góry i przekraczamy Pireneje, żeby wjechać do Hiszpanii.



Drugą rzeczą poza deszczem, która obficie nawiedziła ten etap, była spora liczba złapanych gum.

Trudność

Porównując z innymi etapami ten należy określić jako średni. Ze względu na podjazd od poziomu morza na przełęcz leżącą powyżej 1500 metrów na pewno nie można powiedzieć, że jest to odcinek łatwy. Jednak patrząc na łączne przewyższenie etapów przebiegających przez Szwajcarię czy Andaluzyję, ten wypada umiarkowanie. Fragment wzdłuż Morza Śródziemnego jest łatwy, choć w niekorzystnych warunkach atmosferycznych przejechanie wzdłuż Canal du Midi może okazać się wymagające lub wręcz niemożliwe. Są to jednak zaledwie odcinki i da się je ominąć, więc pierwsza połowa etapu jest w zasięgu każdego rowerzysty. Druga połowa dostarcza wielu wrażeń, wspinaczka na Col d'Ares rozciąga się na 30 km, więc trzeba mieć dobrą kondycję, żeby przeprawić się do Hiszpanii przez tę przełęcz. Pocieszające jest to, że średnie nachylenie na każdym kilometrze często jest poniżej 5%, a tylko dwa razy przekracza 8%, więc w całej palecie pirenejskich podjazdów ten można uznać za względnie łatwy.

Noclegi

Podobnie jak na poprzednim etapie należy zwrócić uwagę na to, że sezon kempingowy na wybrzeżu jest krótki i wiosną czy jesienią raczej trzeba szukać kwater. Podróżując w grupie nie ma problemu ze znalezieniem ciekawych noclegów na Bookingu, a wręcz często można trafić na naprawdę fajne miejsca w dobrych cenach. Na pewno będzie to trudniejsze podróżując w parze czy samotnie, bo wynajęcie domku czy apartamentu nie będzie już tak opłacalne. W górach, bliżej granicy oraz w Hiszpanii, można już liczyć na więcej otwartych kempingów, np. w Prats-de-Mollo-la-Preste, w Olot czy Gironie. Po stronie francuskiej można próbować znaleźć nocleg przez www.warmshowers.org, natomiast po stronie hiszpańskiej będzie to już trudniejsze, bo w okolicy trasy pojawiają się tylko pojedyncze osoby przyjmujące rowerzystów.

Jedzenie



Podobnie jak na innych nadmorskich etapach trzeba planować jedzenie w większych miastach, ponieważ w małych miasteczkach restauracje przed/po sezonie mogą okazać się zamknięte albo ich oferta może być ograniczona. Uczestnicy tego etapu w trakcie dnia ograniczali się głównie do przekąsek i ewentualnie postojów w lokalnych kawiarniach, a wieczorem bardzo często gotowali wspólnie.

Nawigacja



Warto wspomagać się mapami, aplikacjami i/lub trackiem. Szczególnie jadąc wzdłuż wybrzeża. Szlaki nie są perfekcyjnie oznaczone, więc trzeba umieć odnaleźć ogólnie przyjęty kierunek, żeby wrócić na trasę. Niektóre odcinki wzdłuż Canal du Midi okazały się nieprzejezdne ze względu na silne opady deszczu, inne były w remoncie, a w dalszej części ze względu na ilość wody trudno było w ogóle zlokalizować drogę, więc każdy sposób na poprawne znawigowanie się będzie dobry. Gdy odjedzie się od morza, dróg jest mniej, więc trudniej coś pomylić. Podjazd na przełęcz, zjazd do Hiszpanii i odcinek do Girony są już nawigacyjnie łatwe.







Będąc w La Grande-Motte etap należy rozpocząć
w jedyny słuszny sposób – od wizyty na plaży.



Na odcinku do Agde poruszamy się wzdłuż kanałów i jeziorek, które są siedliskiem wielu gatunków ptaków.

Wyjazd z **La Grande-Motte** powinno się rozpocząć w jedyny słuszny sposób – mianowicie, od pójścia na Plage du Grand Traverse. Jest to szeroka i długa piaszczysta plaża – miejsce

Na początek trasa prowadzi ostatnim skrawkiem Via Rhône, więc nadal towarzyszą nam charakterystyczne białe tablice z zielonymi napisami.

absolutnie fantastyczne, więc dopiero po porządnej kąpieli słonecznej i odpowiednio długim syntezytowaniu witaminy D można wsiąść na rower. Na początek trasa prowadzi ostatnim skrawkiem Via Rhône, więc przez

50 km do Sete nadal towarzyszą nam charakterystyczne białe tablice z zielonymi napisami. Szlak wije się pomiędzy kanałami, wybrzeżem i jeziorami, w których „stopy” moczą stada flamingów. Wszystko to składa się na wspaniałe wrażenia, chyba że ma się podobnego pecha do uczestników sztafety i pada deszcz, pękają dętki, a jedna z osób podjeżdżając pod krawężnik traci panowanie nad rowerem i przewraca się łamiąc przy tym rękę.

L' hôpital

Kraksza miała miejsce w okolicy Frontignan, mniej więcej 40 kilometrów od startu etapu. Hania trafiła do lokalnego szpitala, a sztafeta pojechała dalej, do **Agde**, na zarezerwowany wcześniej nocleg. Okazuje się, że Francuzi naprawdę nie lubią i nie umieją mówić po angielsku. Mimo że szpital był blisko, Hania dobrze mówi po francusku, miała kartę EKUZ, ubezpieczenie, to i tak musiała przeskoczyć wiele leżących pod jej nogi kłód, żeby poskładano jej na miejscu rękę, a pomagający jej Krzysiek mówiący tylko/aż po angielsku i hiszpańsku trafił na niejeden wysoki mur, próbując uzyskać jakiejkolwiek sensowne informacje. Ostatecznie cała sytuacja miała szczęśliwy koniec, sztafeta dzień później zatrzymała się na dwie noce w jednym miejscu, a Hania z „naprawioną” ręką dołączyła do Krzyska w samochodzie suportowym. Z dętkami i deszczem był to jednak dopiero początek przygody.

Marzenie o wielkim kanale

Od czasów Cezara Augusta do czasów Ludwika XIII wielu marzyło o bezpiecznej drodze śródlądowej, która pozwoliłaby statkom czy barkom pływać od Atlantyku do Morza Śródziemnego w inny sposób niż wokół Półwyspu Iberyjskiego. Optynięcie Hiszpanii i Portugalii zawsze wiązało się z niebezpieczeństwami, czy to ze strony zdradzieckich burz, czy ataku piratów. Pierwszą osobą, której motywacja i wizja sukcesu była wystarczająco duża, był genialny urzędnik o nazwisku Pierre-Paul Riquet. Zaproponował wykopanie kanału od Sète do Tuluzy i połączenie go z rzeką Garonna płynącą przez Bordeaux aż do Atlantyku. Prace rozpoczęły się 15 kwietnia 1667 r. Robotnicy przy użyciu kilofów i łopat usunęli 7 milionów metrów sześciennych ziemi na długości 240 km i po 14 latach prac ukończyli Canal du Midi, który szybko stał się główną trasą transportową i otworzył na handel takie miasta jak Tuluza czy Carcassonne. **Dziś wzdłuż kanału Garonny i Kanału Południowego (franc. Canal du Midi) prowadzi szlak rowerowy pozwalający przejechać od Oceanu Atlantyckiego do Morza Śródziemnego.**

Nasza trasa korzysta z niego przez mniej więcej 70 km właśnie od Agde. Szlak jest bardzo malowniczy, ale bywa wymagający, o czym nasi sztafetowcy przekonali się tuż po starcie. Trasa bardzo często prowadzi odcinkami szutrowymi lub nieutwardzonymi, a te po deszczu mogą być w bardzo różnym stanie. Tomek relacjonował tak: „Z asfaltowej drogi skręciliśmy w lewo i ruszyliśmy pomarańczową szutrówką wzdłuż kanału. Po kilkuset metrach poczułem, że chyba złapałem gumę. Spojrzałem kontrolnie przód-tył, ale opony były całe. Pomyślałem więc, że źle ustawiłem przerzutki, bo ledwo udawało mi się kręcić korbą. Rower w końcu stanął.

Odwróciłem się, żeby sprawdzić, jak idzie reszcie, a tam pobojuwisko. Wszyscy już pchają, zblokowane koła zostawiają długie ślady. Głina w hamulcach, przerzutkach, na manetkach i w zębach... Armagedon Panie! Wysyłamy Michała w poszukiwaniu odwrotu, a sami zaczynamy warsztaty garncarskie. Wyrzebujemy patykiem grudy z błotnika i babrzemy się w bagnistej mazi. Ciągłe pada. Obręcze naszych rowerów przypominają koła garncarskie. Całe ubabrane są w glinie.

Kręcimy nimi w kałuży z nadzieją, że to coś da. Dzwoni Michał. Żeby odebrać telefon, muszę rozpiąć spodnie przeciwdeszczowe. Następnie muszę czymś oczyścić ręce z gliny. Wycieram je w liście kukurydzy, a następnie smartfon wychodzi na światło dzienne. Deszcz momentalnie zalewa ekran dotykowy i zaczyna się cuda. Na przemian czytam: wpisz pin, nie rozpoznano odcisku palca, tylko połączenia alarmowe. A telefon dzwoni, tylko nie da się go odebrać... W końcu dochodzę do wniosku, że w harcerstwie trzeba było się bardziej przyłożyć. Michał stoi pięćset metrów ode mnie, widzimy się, ale nie słyszymy. Wystarczyłyby

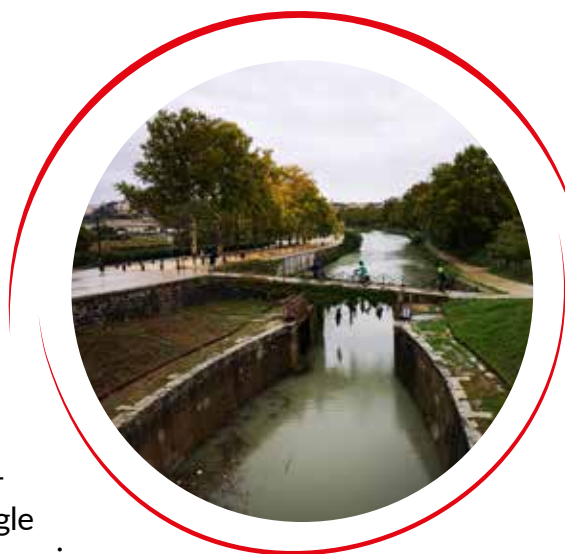
„Michał stoi pięćset metrów ode mnie, widzimy się, ale nie słyszymy. Wystarczyłyby dwie chorągiewki, a tu sprzęt za kilkaset euro załatwiły krople wody. Litości...”

dwie chorągiewki, a tu sprzęt za kilkaset euro załatwiły krople wody. Litości...”

Pierwszy fragment po obfitych deszczach okazał się błotnistym bagnem zalepiającym absolutnie wszystko, od opon, przez korby i łańcuchy po buty i spodnie. Dopiero po wydostaniu się znad kanału i odwiedzinach w warsztacie samochodowym, który udostęp-

nił myjkę, rowery nadawały się do dalszej jazdy. Oczywiście już chwilowo nie wzdłuż kanału. Dopiero po pewnym czasie powrót na trasę zakończył się sukcesem, a nawierzchnia pozwoliła na normalną jazdę.

Kanał doprowadza nas do **Beziers** – malowniczego miasta po-





Podróż wzdłuż francuskich kanałów to niewątpliwie przygoda – częste zmiany nawierzchni, różnorodne krajobrazy, piękne widoki – wystarczy dać się ponieść i cieszyć każdym dniem.

łożonego na wzgórzu i nazywanego francuską Barceloną. Jest winiarską stolicą regionu, a słynie między innymi z gotyckiej katedry St.-Nazaire. Beziers leży około 30 km od Agde, więc jest również dobrym miejscem na krótki postój i lunch. Opuszczając

Śluza Fonserannes składa się aż z 8 komór oraz 9 bram, dzięki którym statki na dystansie 300 m opadają lub wznoszą się o 21,5 m.

miasto przejeżdżamy ścieżką po pięknym akwedukcie nad rzeką Orb, a zaledwie kilometr dalej trafiamy na niezwykłą konstrukcję – Śluzę Fonserannes. Jest to najsłynniejsza śluza na Kanale Południowym – składa się aż z 8 komór oraz 9 bram, dzięki którym

statki na dystansie 300 metrów opadają lub wznoszą się o 21,5 m. Miejsce absolutnie obowiązkowe do odwiedzenia. Kawałek dalej, w okolicy dróg D64 i D609, okazało się, że szlak jest w remoncie, a przedostanie się przez ruchliwe drogi zamknięte betonowymi blokami wymaga trochę ekwilibrystyki. Jest to o tyle cenna informacja, że stan szlaku można sprawdzać w lokalnych informacjach turystycznych lub ewentualnie szukać informacji w internecie. Pozwoli to z wyprzedzeniem zaplanować objazd danego odcinka. Z drugiej strony – remonty oznaczają, że w przyszłości szlak będzie lepiej przygotowany, co może pozwoli uniknąć wizyt w myjni samochodowej.

Po każdej burzy wychodzi słońce

Szlak wzdłuż kanału prowadzi przez kolejne 30 km na zachód, a następnie skręca na południe. Niedługo później rozstajemy się z nim i przeskakujemy nad Canal de Jonction i Canal de la Robine, by szutrowymi ścieżkami dotrzeć do Narbony. Sztafeta wybrała nieco inny wariant. Czekając na Hanię, której składano złamaną rękę i która musiała później jeszcze raz odwiedzić szpital na zmianę opatrunków, ekipa zatrzymała się na dwie noce w małym miasteczku Le Viala, a następnie lokalnymi

drogami dostała się do Narbony, skracając nieco dystans i opuszczając dalsze przygody nad Kanałem Południowym. Wprawdzie po obfitych deszczach wychodziło słońce, ale w wiadomościach krążyły newsy o stanie powodziowym, niektóre drogi asfaltowe były wręcz zalane, a w rowerach kilka razy dziennie trafiały się laczki, więc pewnie była to najlepsza decyzja z możliwych.

Narbona stanowi ostatni bastion cywilizacji przed kolejnym, przynajmniej 50-kilometrowym odcinkiem, na którym można zanurzyć się w krajobrazie z dziewiczym wybrzeżem, skalistym terenem i mokradłami. W związku z tym, że jest sporym miastem i daje różne możliwości spędzenia wolnego czasu, jest też dobrym miejscem na nocleg. Sztafeta zatrzymała się tutaj w budynku przylegającym do dawnego kościoła przerobionym na apartamenty – *Chambre du Couvent* – druga część była w tym czasie w remoncie, lecz można było wejść na dzwonnice. Jednym z najcenniejszych zabytków Narbony jest usytuowana w samym sercu miasta okazała gotycka katedra *Saint-Just-et-Saint-Pasteur*. Ta wspaniała, strzelista świątynia bardzo różni się od gotyckich zabytków Francji południowej, za to podobna jest do ogromnych katedr, jakie spotkać można w regionie Île-de-France. W sąsiedztwie katedry znajduje się rozległy kompleks dawnego pałacu arcybiskupiego (*Palais des Archevêques*). Pozostałe ważne zabytki Narbony to m.in.

XIX-wieczny neogotycki budynek ratusza miejskiego (*Hôtel de Ville*), kaplica św. Magdaleny (*Chapelle de la Madeleine*), klasztor karmelitów (*Couvent des Carmélites*), dom rzymski z Narbony (*Maison romane de Narbonne*), usytuowane w pobliżu miasta opactwo *Sainte-Marie de Fontfroide* (*Abbaye Sainte-Marie de Fontfroide*) oraz krótki odcinek słynnej *Via Domitia* – pierwszej rzymskiej drogi wybudowanej w Galii w II wieku p.n.e. Opuszczając miasto bardzo szybko



wjeżdżamy na teren Parku Narbonnaise en Méditerranée. Trasa (szlak EuroVelo 8) jest tutaj bardzo często poprowadzo-

Widoki są bajkowe, a wrażenia naprawdę niezapomniane. Szczególnie gdy momentami szutrowa droga jest zalana po obfitych deszczach.

na groblami pomiędzy akwenami służącymi do wydobywania soli morskiej. Okolica jest porośnięta typowo śródziemnomorską roślinnością, wkoło słychać mnóstwo ptaków, a groble otacza ogrom wody. Widoki są bajkowe, a wra-

żenia naprawdę niezapomniane. Szczególnie gdy momentami szutrowa droga jest zalana po obfitych deszczach i wpadnie się na pomysł jazdy po wale kolejowym, na którym nagle pojawia się pociąg. Po około 25 km szlak przejeżdża przez Port-la-Nouvelle i dalej prowadzi wzdłuż piaszczystych plaż. Cały odcinek Narbona – Leucate to mniej więcej 50 km, na których naprawdę nie warto się spieszyć – park daje mnóstwo okazji do zrobienia fantastycznych zdjęć, a plaże zachęcają do zejścia z roweru. Za miejscowością Leucate, a przed portem o tej samej nazwie, warto zajrzeć na targ rybny – Le Mas Bleu – jest to miejsce, w którym można skosztować świeżych ostryg i innych owoców morza, zajrzeć do jednej z okolicznych restauracji albo poobserwować wędkarzy łowiących ryby na falochronie.

Wszystko kiedyś się nudzi

Ostatnie 50 km wzdłuż wybrzeża jest już mniej zjawiskowe, ale nadal towarzyszą nam plaże, małe miasteczka i porty, a z rowerowego rytmu wybijają mijane kawiarnie. Ostatnią miejscowością nadmorską jest **Arges sur Mer**, posiadające 7 km piaszczystych plaż i znane z balneoterapii, czyli zabiegów rehabilitacyjnych wykorzystujących wody lecznicze.

W tym słonecznym miasteczku warto zajrzeć do portu rybackiego La Massane, na Zamek Le Château de Valmy, a także





Taka podróż to by dopiero była przygoda!



W trakcie drugiej części tego etapu przekraczamy przełęcz Col d'Ares wyjeżdżając z poziomu morza na wysokość 1513 m.

odwiedzić rezerwat przyrody Mas Larrieu i dzwonnice Notre-Dame dels Prats. Z Argeles kierujemy się nad rzekę Tech do Boulou lub inaczej El Voló. W starej części wioski możemy znaleźć różne starożytne zabytki, takie jak imponującą dzwonnice czy posąg Petit Tambor. W Boulou zaczynamy naszą przygodę ze szlakiem Pirinexus. Szlak stanowi pętlę, więc do Girony można dostać się na dwa sposoby, albo przez El Pertús (łatwiejszy wariant), albo przez Col d'Ares (nasz wariant). Przez El Pertús jedzie się na pewno szybciej, ale... w podróży rzadko chodzi o tempo przemieszczania się. Wariant przez przełęcz Col d'Ares i Olot jest pod wieloma względami fantastyczny, a ominięcie go byłoby jak oglądanie „Gwiezdnych Wojen” z dubbingiem. Można to zrobić, pytanie tylko – po co?

Pirinexus

Dwa dni pod górę

Po wyjeździe z Boulou ścieżka przechodzi obok Wake Parku, który jest zlokalizowany w ładnym terenie zielonym, nad jeziorami i jest fajnym miejscem na piknik czy przerwę w podróży. Powoli wznosimy się już od momentu, gdy odjechalismy od morza, ale na razie działa się to niezauważenie. Za Boulou nadal trudno mówić o podjazdach, ale wysokość sukcesywnie będzie rosła. Łącznie na 55 km pokonujemy ponad 1600 metrów, a wyjeżdżamy na 1513, więc jak

Łącznie na 55 km pokonujemy ponad 1600 metrów, a wyjeżdżamy na 1513, więc jak widać, zjazdów będzie niewiele.

widać, zjazdów będzie niewiele. Po 10 km docieramy do **Ceret** – miasteczka znanego jako Mekka kubizmu. Wjeżdżamy do niego przez XVI-wieczny średniowieczny kamienny most – Pont du Diable (inaczej Pont Vieux).

W Ceret swoje prace tworzyli między innymi Pablo Picasso, George Braque, Juan Gris czy Marc Chagall. Z tego względu

miejszem nadającym ton miastu są Muzeum Sztuki Nowoczesnej i organizowane przez nie wydarzenia. Dodatkowo Ceret jest stolicą regionu Vallespir, który z kolei historycznie należał do Katalonii, a został oddany Francji na mocy pokoju pirenejskiego w roku 1659. Może być to nieintuicyjne, ale jadąc doliną rzeki Tech można poczuć katalońskiego ducha będąc ciągle we Francji.

Za miasteczkiem szlak wjeżdża na dawną linię kolejową, na której w tej chwili jest położona nawierzchnia asfaltowa. Droga jest wąska, oferuje fantastyczne widoki i sporo wrażeń, np.

W Arles-sur-Tech wjeżdżamy na główną drogę, która doprowadzi nas do samej przełęczy.

przejeżdżając przez wysoki wiadukt zbudowany nad jednym z dopływów Tech. Szlak prowadzi do **Arles-sur-Tech**, często poza ruchem samochodowym albo po drogach o bardzo niewielkim natężeniu. Miasteczko leży 20 km od Boulou i około 200 metrów wyżej. Rozwinęło się wokół Opactwa Benedyktynów, które zostało tu zbudowane w VIII wieku. Główny plac miasta, „Place du Village”, zawiera domy, które pojawiły się tutaj jako pierwsze. Opactwo ma piękny gotycki klasztor zbudowany w XIII wieku oraz imponujące organy z XVIII wieku. Jego najciekawszym przedmiotem jest jednak sarkofag z IV wieku, który niegdyś zawierał relikwie Świętych Abdona

i Sennena, i ciągle (najwyraźniej niewytłumaczalnie) wydziela wodę.

W Arles-sur-Tech wjeżdżamy na główną drogę, która doprowadzi nas do samej przełęczy. Nie jest ona ruchliwa, a im wyżej, tym ruch jest jeszcze mniejszy. Po kolejnych 20 km i 440 metrach w pionie jesteśmy w Prats-de-Mollo-la-Preste. Jest to miasto o tysiącletniej histo-



rii. Ma autentyczny klimat, nieskażone środowisko naturalne, mury obronne, bramy, ufortyfikowany kościół, XVII-wieczny fort Lagarde i malownicze uliczki idealne do spacerowania. Prats leży mniej więcej w połowie wysokości pomiędzy morzem a przełęczą (735 m n.p.m.), a wyżej jest już tylko droga i otaczająca ją przyroda, więc jest bardzo dobrym miejscem na postój, jeśli ktoś chciałby rozłożyć podjazd na dwa dni albo chwilę odpocząć. Znajdziemy tu kilka różnych opcji noclegowych, włącznie z kempingiem, sklepy spożywcze i ze 2-3 restauracje plus pizzerię w jednym z hoteli. Do przełęczy i zarazem granicy z Hiszpanią zostało 13 km i 770 metrów przewyższenia. Trzeba wejść w swój rytm i po prostu jechać. W Pamiętniku Siódmej Zmiany o podjeździe Tomek pisał tak: „Zrobiliśmy remanent w naszych sakwach. Wyleciały z nich wszystkie rzeczy zbędne, które zazwyczaj wozimy na wszelki wypadek. Prognozy jednoznacznie wskazywały, że nie grozi nam deszcz, ani niskie temperatury. Miejsce

***Wraz z upływem czasu
nasze pragnienie rośnie.
Poziom wody w bidonach
stawał się odwrotnie
proporcjonalny do wzrostu
wysokości.***

ciuchów, latarek i przeróżnych gadżetów, zajęła woda i batony energetyczne. Bardzo szybko grupa nam się rozciągnęła. Każdy jechał innym tempem, ale staraliśmy się zachować kontakt wzrokowy. Ponieważ droga kręciła nieustannie, byliśmy opiekani promieniami słonecznymi ze wszyst-

kich stron. Wraz z upływem czasu nasze pragnienie rośnie. Poziom wody w bidonach stawał się odwrotnie proporcjonalny do wzrostu wysokości.

Uda dosyć szybko zorientowały się, że nie jedziemy już nadmorskim deptakiem. W sposób bezwzględny dzieliły się z nami swoim niezadowoleniem... Na szczęście droga, którą



pięliśmy się do góry, była bardzo przyzwoita. Czysty, równy asfalt, mały ruch i piękne widoki sprawiały, że łatwiej udawało nam się walczyć z monotonią pedałowania. W ramach realizacji określonego zadania, małe cele są zawsze bardzo pomocne. W naszym przypadku taką funkcję pełniły liczne zakręty. Za każdym z nich kryła się niewiadoma. Podświadomie oczekiwaliśmy jakiegoś przełomu, płaskiego odcinka lub źródła z wodą, które będzie jednoznaczne z postojem. Najczęściej jednak, na szczycie zakrętu naszym oczom ukazywał się długi podjazd, z majaczącym gdzieś w oddali kolejnym małym celem. Teoretycznie człowiek z wiekiem nabiera doświadczenia, jednak praktyka pokazuje, że nabiera... się. I ulega złudzeniom”. Po przekroczeniu przełęczy, granicy i jednocześnie grani Pirenejów, aż do Girony czekają na nas już głównie (co nie oznacza, że tylko!) zjazdy.

Teoretycznie człowiek z wiekiem nabiera doświadczenia, jednak praktyka pokazuje, że nabiera... się.

Pirinexus

Dwa dni w dół

Pierwszy zjazd ciągnie się przez około 32 km najpierw do Molló i doliny rzeki Ritort, a potem dalej przez Camprodon do Sant Joan de les Abadesses. Po drodze zbiera się jeszcze troszeczkę podjazdów, ale tendencja jest mocno w dół, na całym odcinku tracimy 870 metrów. Cały czas jedziemy drogą C-38, ruch samochodowy nie jest duży, a widoki przednie. Po 10 km zjazdu jesteśmy w Molló – jeśli ktoś ma ochotę nacisnąć hamulce, to można zwiedzić romański kościół Santa Cecília. W przeciwnym razie po kolejnych 8 km jesteśmy w Camprodon.

Miasto jest znane z turystyki i pochodzącej z X–XII wieku ar-



Szlak Pirinexus na odcinku od Olot do Girony to tak zwana Zielona Droga, a więc trasa poprowadzona starą linią kolejową.

chitektury, a także z ręcznie robionych wędlin i ciastek. A skoro ciastka, to palce wskazujące na hamulcach – trzeba się zatrzymać. Wiadomo. Zostało nam ostatnie 14 km i docieramy do Sant Joan de les Abadesses, zdominowanego przez średniowieczny klasztor. Skręcamy w lewo, w wąską asfaltową drogę GI-521 i mierzymy się z niespodzianką – podjazdem na zjeździe – 7 km i 300 metrów wspinaczki. Warto o tym podjeździe pamiętać, bo

Olot jest położone na równinie otoczonej górami. Słynie ze swojego naturalnego krajobrazu i wygasłych wulkanów.

nie jest to pierwsza lepsza „zmarszczka” i można się zdziwić, gdy po trzech zakrętach podjazd nie chce się skończyć. Na „szczycie” nie ma żadnej nagrody, żadnego wspaniałego widoku, po prostu nagle droga przestaje się wznosić, a zaczyna trawersować zbocze i opadać fantastycznym zjazdem łącząc się z główniejszą N-260a prowadzącą do Olot. Miasto jest położone na równinie otoczonej górami. Słynie przede wszystkim ze swojego naturalnego krajobrazu i wygasłych wulkanów stanowiących Park Przyrody Strefy Wulkanicznej Garrotxa (łącznie jest ich około 40). Wszystkie są nieaktywne, ostatnie erupcje miały miejsce 11 tysięcy lat temu, lecz obszar jest czynny sejsmicznie. Olot znane jest również ze swojej regionalnej kuchni, warto spróbować regionalnych

ciastek „coca de lardons” czy „trotell de matafalgua”. Wiele restauracji ma w swojej ofercie tzw. „kuchnię wulkaniczną” i serwuje np. ziemniaki z mięsem obtaczane w jajku, mące i smażone na głębokim tłuszczu.

Opuszczając Olot wjeżdżamy na trasę dawnej kolejki wąskotorowej oznaczoną nie tylko jako Pirinexus, ale również jako Via Verde, czyli Zielona Droga.

Trasa na odcinku 57 km przebiega przez trzy regiony i dwanaście miast,



wzdłuż dolin rzek Fluvià, Brugent i Ter. Łagodnie schodzi z Olot (440 m) do Girony (70 m). Szlak jest przygotowany zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów, jest w bardzo dobrym stanie, wyposażony w mosty, poręcze i oznakowanie. Po drodze natkniemy się na wiele tablic informacyjnych, stare stacje kolejowe i lokalne kawiarnie. Jest to fantastyczna atrakcja nie tylko w kontekście całej naszej trasy, ale również jako destynacja na krótki wypad do Girony.

Starówka w Gironie jest jedną z najpiękniejszych w Katalonii oraz jedną z najlepiej zachowanych w całej Hiszpanii. Odkrywa przed nami ponad 2000 lat historii. Stare Miasto kryje wiele ciekawych miejsc, na pewno warto zobaczyć zbudowaną przez Rzymian w I wieku p.n.e. fortecę La Força Vella, katedrę, kościół św. Feliksa, klasztor benedyktyński z XII wieku czy deptak Rambla de la Llibertat i kolorowe domy nad rzeką Onyar. Mając chwilę, warto również wybrać się do oddalonego o 40 km Figueres, gdzie mieści się Muzeum Salvadora Dalí (hiszp. Teatro-Museo Dalí). Jest to największe na świecie dzieło surrealizmu i zarazem ostatnia tak duża praca w dorobku artystycznym Salvadora Dalí. Ważny jest cały gmach muzeum,

Opuszczając Olot wjeżdżamy na trasę dawnej kolejki wąskotorowej oznaczoną nie tylko jako Pirinexus, ale również jako Via Verde, czyli Zielona Droga.

który został zaprojektowany przez artystę od podstaw, a nie tylko ekspozycje, które znajdziemy wewnątrz. Z Girony do muzeum można dotrzeć pociągiem. Girona jest świetnym miejscem na zakończenie lub rozpoczęcie etapu, ponieważ kończymy bardzo blisko lotniska, które oferuje połączenia lotnicze do Polski w korzystnych cenach.





Michał Łuczak:

„Na długo zapamiętam zjazd z przełęczy na granicy francusko-hispańskiej. Po dwóch dniach powolnego wspinania się rowerami pod górę, zjeżdżaliśmy pełną parą w dół. Piękna pogoda, zero wiatru, pusty, kręty asfalt i tylko my z wielkimi uśmiechami lecący w dół! Przed wyprawą rower to były dla mnie tylko dwa koła, rama i kierownica. Teraz to mój nowy przyjaciel. Nie przypuszczałem, że można mieć tyle przygód i spędzić tak fajnie czas”. 🚲



Marta Bajno:

„Pamiętam, jak we Francji uciekaliśmy przed nadciągającą burzą. Zostało nam ok. 3 km do miasteczka La Viala, gdzie mieliśmy nocleg, a mi na złość pękła dętka. Nie było czasu na łatanie, bo za chwilę miał lunąć deszcz. Nad nami były już czarne chmury. Tomek zaproponował zamianę rowerów. Mając więcej siły, mógł szybciej jechać na rowerze z małą ilością powietrza. To był moment, kiedy wiesz, że jesteś z właściwymi ludźmi. Dojechaliśmy na miejsce, zanim na dobre rozpętała się burza. W domku był kominek, przy którym wszyscy się grzaliśmy i suszyliśmy ubrania. W wiadomościach oglądaliśmy newsy o stanie powodziowym w regionie. To był też dzień moich urodzin!”. 🚲





Najciekawszy, najtrudniejszy i najbardziej przygodowy odcinek tego etapu
to przejazd przez wzgórza oddzielające Gironę od morza.



KURORTIADA

Etap 8

Kraj: Hiszpania

Skąd: Girona

Dokąd: Walencja

Dystans: 547 km

Przewyższenie: +3596 m/-3698 m

Szlaki: EuroVelo 8 (na etapie planowania), Vies Verdes

Nawierzchnia: 90% asfalt

Uczestnicy etapu (Atomówki): Agata Siwiec (*Bójka*),
Wiola Witak (*Bajka*), Agnieszka Mirowska (*Brawurka*)

Pilot: Krzysztof Mirowski (*Profesor Atomus*)

Suport: Krzysztof Kalarus (*Burmistrz*)



Przydatne strony:

www.en.eurovelo.com/ev8

www.viesverdes.cat



FRANCJA

HISZPANIA

Girona

Tarragona

Barcelona

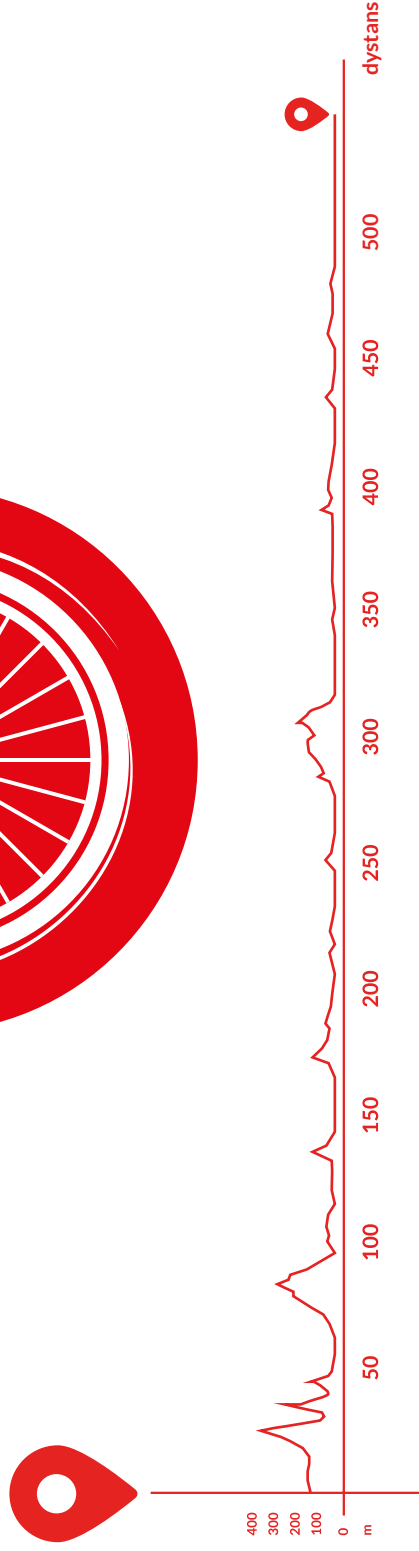
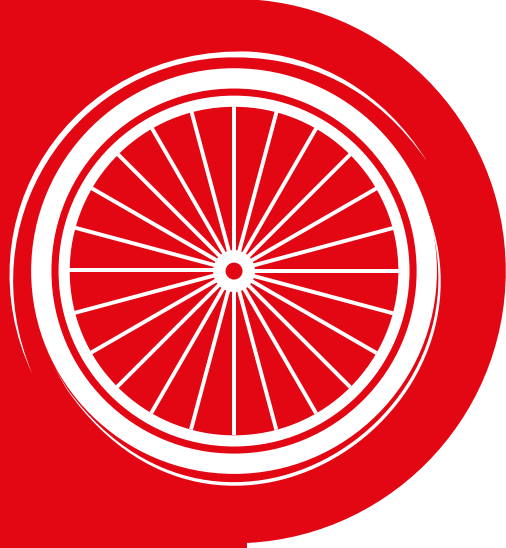
Peníscola

Walencja



TRASA:

Girona, Callela, Mataró,
Barcelona, Stiges, Cubelles,
Tarragona, Salou, L'Ampolla,
Deltebre, Peníscola, Orpesa,
Benicàssim, Castelló de la Plana,
Walencja



PROFIL TRASY:

Girona – Walencja

Dystans: 547 km

Przewyższenie:

+3596 m/-3698 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 340 m



Etap 8



Tytuł tego rozdziału nie jest przypadkowy – przez wiele kilometrów podróżujemy ścieżkami rowerowymi wzdłuż piaszczystych plaż.

Podczas etapu ósmego zwiedzamy kurorty hiszpańskiego wybrzeża Morza Śródziemnego od Girony do Walencji. Na początek trafiamy na rowerową perelkę w postaci szlaku poprowadzonego na trasie dawnej kolejki wąskotorowej, żeby jeszcze tego samego dnia przeprawić się istic afrykańskimi czerwonymi drogami przez dzikie pagórki porośnięte buszem.

Na początek trafiamy na rowerową perelkę w postaci szlaku poprowadzonego na trasie dawnej kolejki wąskotorowej, żeby jeszcze tego samego dnia przeprawić się istic afrykańskimi czerwonymi drogami przez dzikie pagórki porośnięte buszem.

Później towarzyszą nam już głównie piaszczyste plaże i dające nieco cienia palmy, a sielankę przerywają pojedyncze, wymagające nieco wysiłku, mikroprzygody. Są one jednak wyważone i nie powinny dobijać, a raczej dawać satysfakcję z pokonanych podjazdów czy mijanych widoków. Na uwagę zasługuje wiele miejsc, przejeżdżamy przez Barcelonę, Tarragonę, a kończymy w Walencji – w każdym z tych miast można by spędzić minimum kilka dni. Poza pierwszym odcinkiem, perelką rowerową, jest jeszcze na pewno krótki fragment ścieżki określanej lokalnie

jako „via verde paradise” między Orpesą a Benicàssim. Przyrodniczo wyróżnia się Park Narodowy Sierra de Irta, który przecinamy jadąc malowniczymi szutrami. I co jeszcze warto podkreślić, dzięki wielu miastom, miasteczkom i bliskości morza, można tutaj wyżyć się również kulinarnie. Ten etap jest również łatwo dostępny komunikacyjnie, z uwagi na lotniska tanich linii w Gironie i leżącego w pobliżu Walencji – Castelló de la Plana.





Alternatywą dla tej górskiej przeprawy jest ruchliwy asfalt, więc warto się trochę pomęczyć.



Tak wygląda typowe pole namiotowe na hiszpańskim wybrzeżu – klasyczny śródziemnomorski klimat.

Trudność

Etap wzdłuż hiszpańskiego wybrzeża Morza Śródziemnego można określić jako umiarkowany, średni z tendencją bardziej w stronę łatwy niż trudny. Na ponad 500-kilometrowym odcinku znaczącą większość stanowią fragmenty w otoczeniu piaszczystych plaż, palm i wakacyjnych kurortów. Jeśli pokonuje się je w komfortowych warunkach atmosferycznych, to mamy gotowy przepis na relaks. Pewną trudność mogą stanowić krótkie podjazdy, ponieważ najpierw musimy przekroczyć wzgórza oddzielające wybrzeże od Girony, a później kilka razy wybieramy się na okoliczne wzniesienia w poszukiwaniu alternatyw do główniejszych dróg poprowadzonych niżej. Przewyższenia jednak nie są duże, cały czas mamy do czynienia z pagórkami, a nie regularnymi górami. W kontekście dróg, ich jakości i bezpieczeństwa poruszania się jest bardzo różnie, jedziemy zarówno ścieżkami rowerowymi z dala od ruchu samochodowego, jak i całkiem ruchliwymi drogami łączącymi nadmorskie kurorty.

Noclegi

Podróżujemy przez region bardzo turystyczny, więc oferta noclegowa jest szeroka i każdy znajdzie coś dla siebie. Jadąc w sezonie wysokim trzeba pamiętać o wcześniejszych rezerwacjach, nawet na kempingach. Sezon jest tutaj zdecydowanie dłuższy niż np. we Francji, większość kempingów jest otwarta do końca października, a niekiedy nawet do połowy listopada, co daje duże możliwości podróżowania w okresie, gdy już nie ma takiego natłoku turystów, a jednocześnie jest jeszcze całkiem przyjemnie i ciepło.

Jedzenie



Wybrzeże wręcz ugina się pod obfitością świeżych ryb, owoców morza i potraw z nich przyrządzanych. W wielu miejscach można skosztować krewetek, kalmarów czy małż. Rzadko podróżujemy przez miejsca odludne, więc codzienne dobre odżywianie nie stanowi żadnego problemu. Dodatkowo przejeżdżamy przez plantacje oliwek, migdałów, mandarynek, pomarańczy i innych owoców typowych dla ciepłego klimatu – wszystko to jest dostępne w lokalnych sklepach i na targach. Kwestia oczywiście pory roku, w jakiej będziemy podróżować. Przysmakiem regionu są również długo dojrzewające szynki, tzw. *jamon iberico*. Z konkretnych dań warto spróbować np. *gambas* czy inaczej *langostinos*, czyli grillowanych krewetek z oliwą z oliwek i czosnkiem; popularnej *paelli* z warzywami czy *patatas bravas* – smażonych ziemniaków podawanych w pikantnym sosie.

Nawigacja



Z jednej strony można by powiedzieć, że jest to etap nawigacyjny oczywisty – wystarczy jechać wzdłuż wybrzeża i w końcu znajdziemy się w Walencji. Lecz w praktyce jest to odcinek trochę upierdliwy. Gdy przedostajemy się przez pierwsze wzgórza w kierunku morza, poruszamy się momentami po tarasach, na których poprowadzono bardzo wiele dróg trawersujących wzniesienia i nawet GPS zaczyna się gubić, na jakim poziomie aktualnie jesteśmy. Gdy przemierzamy tereny bardziej płaskie, to infrastruktura drogowa jest tak obfita, że łatwo wjechać w nie tę drogę, co trzeba. A z kolei odjeżdżając od wybrzeża musimy przekraczać autostrady i też nie zawsze jest to intuicyjne. Nie ma tu wygody poruszania się przez wiele kilometrów jednym szlakiem, jak w Szwajcarii czy wzdłuż francuskiego Rodanu – trzeba jechać czujnie i orientować się w terenie przez cały czas.



Bardzo popularnym daniem w Hiszpanii jest paella z kurczakiem i warzywami.





Rowerowa instalacja przy ścieżce kilka kilometrów za Gironą w miejscowości Llambilles.



Można by pomyśleć, że to regularna dżungla gdzieś w Ugandzie, na wyspie Réunion albo na Fidżi, a to tylko małe wzgórze oddzielające Gironę od Morza Śródziemnego.

Opuszczając Gironę na początku kontynuujemy jazdę po szlakach Vies Verdes. Z Olotu do Girony dotarliśmy pierwszym odcinkiem tzw. „Narrow-Gauge Railway”, a wyjeżdżając z miasta korzystamy z jego drugiej części. Jest to trasa dawnej kolejki wąskotorowej, dobry ubity szuter lub inaczej granit piaskowy, który w miejscowościach przechodzi w asfalt. Cała druga część tego szlaku ma 39,7 km i prowadzi na wybrzeże do miejscowości Sant Feliu de Guíxols,

Jedziemy pięknym spokojnym asfaltem, świeci słońce, otacza nas typowa śródziemnomorska roślinność, jest bajkowo i nagle...

ale po ok. 20 km droga zmienia kierunek na wschodni, a to nam zupełnie nie odpowiada, więc po takim dystansie rozstajemy się ze szlakiem. Podobnie jak część

pierwsza, tak i ten odcinek jest po prostu świetny, mijamy stare stacje kolejowe, specjalne instalacje związane zarówno z pociągami, jak i z kolarstwem, jak np. wiszące metalowe rowery w Llambilles. Ze szlakiem rozstajemy się w miejscowości Llagostera wjeżdżając na drogę GIV-6744, a potem GIP-6821. Mam takie poczucie, że od Llagostery do wybrzeża nie ma dobrego wariantu rowerowego prowadzącego na południowy zachód. Droga GI-681 jest głównym zjazdem z autostrady, jest dość szeroka i ruchliwa, natomiast z tej 6821, o której wspomniałem wcześniej, trzeba w pewnym momencie zjechać i ten moment może być sporą niespodzianką.

Afrykańska przygoda

Jedziemy pięknym spokojnym asfaltem, lekko wznoszącym się (150 metrów na 5 kilometrach), świeci słońce, otacza nas typowa śródziemnomorska roślinność, jest bajkowo i nagle track pokazuje, że trzeba skręcić w prawo. W krzaki, w jakąś dziwną drogę, której bliżej do szlaku MTB niż podróżniczego traktu. I tu właśnie zaczyna się nasza pierwsza mikroprzygoda. Podjeżdżamy tą drogą przez kilometr (6,8%) do czegoś, co można nazwać wioską, choć bardziej przypomina to lokalny koniec świata,

a potem zjeżdżamy (3,5 km i -260 m) kamienistą szutrowką na drugą stronę wzniesienia do drogi GI-681. Jedziemy nią 2,5 km i skręcamy w prawo w poszukiwaniu drugiej mikroprzygody. Zaczyna się niewinnie, bo toczymy się asfaltem, ale za kempingiem Tossa asfalt się kończy, a my stajemy przed dwiema możliwościami. Pierwsza to jazda dalej prosto – po pewnym czasie asfalt znowu się pojawi, a my wyjedziemy do centrum wioski Serra Brava. Druga to skręt w jedną z dróg w lewo. Pierwotnie wybrałem właśnie tę opcję, okazała się jednak makroprzygodowa – czerwona, niemal afrykańska, wąska droga w buszu wznosi się po dzikich zboczach i można się mocno zdziwić – w końcu jesteśmy rzut beretem od pięknej Girony i komercyjnego wybrzeża Morza Śródziemnego. A tu trzeba prowadzić rower! Po weryfikacji tego wariantu w praktyce, myślę, że turystycznie lepiej wybrać drogę przez Serra Brava. Jest troszkę dłuższa, przewyższenie jest praktycznie jednakowe, natomiast nawierzchnia będzie lepsza. Trzeba tylko mieć na uwadze jedną rzecz – w tym rejonie drogi czy serpentyny są poprowadzone na tarasach, momentami niemal jedna nad drugą i GPS może się trochę gubić. Zresztą, nawet bez GPS-u,

a posługując się zwykłą mapą, można dostać oczopłasu od tych wszystkich wężyków, które się tam wiją. Agnieszka pisała o tym fragmencie tak: „Obawialiśmy się, że nie będziemy mieli materiału na spektakularną relację, ale szybko nasze obawy zostały rozwiązane.

W tym rejonie drogi są poprowadzone na tarasach, momentami niemal jedna nad drugą i GPS może się trochę gubić.



Wiatr wiał nam w twarz, kamienie pod kołami i role się odwróciły – to my prowadziliśmy rowery, a nie rowery nas”. Zjeżdżamy do asfaltu, drogi GI-682 i po 5 km jesteśmy w Lloret de Mar – pierwszym kurorcie na wybrzeżu Costa Brava. W latach 2011–2013 miasteczko było miejscem akcji polskiego serialu „Pamiętniki z wakacji”.

Trawers hiszpańskiego wybrzeża

Z Lloret wyjeżdżamy równoległą drogą przez lasy przylegające do ogrodu botanicznego, podjeżdżamy przez 3 km (+110 m) pod Castell de Sant Joan de Blanes – XIII-wieczny zamek, piękny punkt widokowy i wizytówkę miejscowości Blanes. Na lokalnym kempingu, po około 50 km od startu tego etapu, nasza sztafetowa ekipa Atomówek zaliczyła pierwszy nocleg.

Z Blanes przez około 20 km jedziemy niemal plażą. Po lewej stronie kilometrami ciągną się piękne żółte piaski, po prawej palmy oraz kolejne kurorty i miasteczka, a my na środku, na ścieżce rowerowej. Nic tylko podciągnąć rękawki, chłonać słońce i zatrzymać się na lody, lemoniadę i zdjęcia. Sielanka jednak w pewnym momencie się kończy i trzeba zmierzyć się z rowerowymi realiami. Można powiedzieć, że dzieje się to na wysokości latarni **Callela**, którą uruchomiono w 1859 roku, a którą pierwotnie zasilano olejem. Miejsce, w którym stoi latarnia, jest naturalnie świetnym punktem widokowym, z którego można podziwiać piękne miasto, morze, ale i góry Parku Narodowego Montnegre i Corredor. Wracając jednak do rowerowych realiów – podróż wzdłuż hiszpańskiego wybrzeża Morza Śródziemnego nie jest intuicyjna. Kiedyś pewnie będzie, ale obecnie szlak EuroVelo 8 na odcinku od okolic Girony do Walencji nie jest nawet w budowie, lecz dopiero w planach. A to sprawia, że często mamy do wyboru dwie opcje – główną drogę, która w trakcie sezonu turystycznego jest bardzo ruchliwa, albo kombinowanie.



Barcelona nie będzie już tym samym miastem, gdy dźwigi opuszczą teren bazyliki Sagrada Família. Teoretycznie ma się to wydarzyć w roku 2026, w setną rocznicę śmierci Gaudiego, który ją zaprojektował. Lecz budowa trwa już prawie 140 lat, więc termin zakończenia prac można traktować z przymrużeniem oka.

Na potrzeby sztafety wybrałem to drugie rozwiązanie. Jednak jeśli komuś nie przeszkadza ruch samochodowy albo podróżuje szybko i na szosie, to pewnie lepiej po prostu jechać dalej drogą N-II. Ja postanowiłem ominąć około 15 km tej trasy i wystać sztafetę na kolejną mikroprzygodę na lokalnych wzgórzach. Za miejscowością Sant Pol de Mar odjeżdżamy na „chwile” od morza, wjeżdżamy na drogę BV-5128, przejeżdżamy najpierw pod „eNką” łączącą nadmorskie kurorty, potem pod autostradą i wjeżdżamy w pagórzastą serpentylądnię. Wrócimy nad morze po 25 km mając w nogach 400 metrów przewyższeń w górę i kolejne 400 metrów w dół. A w międzyczasie zwiedzimy kilka okolicznych miejscowości i znacznie zmienimy krajobraz. Atomówki

Trasa była jedną wielką serpentyną. Asfaltowe esy floresy odbierały nam moce.

w swoim pamiętniczku o tym odcinku pisały tak: „Trasa była jedną wielką serpentyną. Asfaltowe esy floresy odbierały nam moce. Pięły się mocno w górę. Za każdym zakrętem mieliśmy płonne nadzieje, że to już będzie koniec i poci-

śniemy trochę w dół. Nic bardziej mylnego, serpentyny i podjazdy zdawały się nie mieć końca, co i rusz padały stwierdzenia, że wyżej już być nie możemy... A jednak”. Dobrze, że Atomówki nie jechały przez Szwajcarię – to by dopiero się zdziwiły tym, jak wysoko mogą się znaleźć. Praktycznie od razu po zjechaniu nad morze wjeżdżamy do **Mataró**, gdzie na kempingu Barcelona sztafeta zakończyła kolejny dzień podróży. Kemping żegnając naszą ekipę, zamknął sezon i się, był 1 listopada.

Szlakiem Gaudiego

Mataró leży 30 km od **Barcelony**, więc siłą rzeczy okoliczne miejscowości są usiane bogatą infrastrukturą drogową i można wybrać sporo różnych lokalnych dróg, żeby ten dystans pokonać. W końcu jednak lądujemy i tak nad morzem na ścieżce rowerowej wzdłuż plaż, a gdy znajdziemy się już w stolicy Katalonii, możemy być pozytywnie zaskoczeni liczbą dróg rowerowych.

Szybki przejazd przez miasto byłby oczywiście grzechem, w Barcelonie trzeba się zatrzymać minimum na kilka godzin. Nawet nie tyle po to, żeby zobaczyć wszystko, co każdy turysta zobaczyć powinien, czyli np. Sagrada Familia, Parc Guell, deptak La Rambla, modernistyczne kamienice Gaudiego czy dzielnicę gotycką (Barri Gòtic); ale po to, żeby poszpendać się po uliczkach miasta, pójść na kawę, zatrzymać się i poczuć, jak pulsuje tętno tego miasta.

O ile wjazd od wschodu do Barcelony jest bardzo naturalny i łatwy, o tyle wyjazd w kierunku zachodnim generuje trochę komplikacji. Żeby wrócić na piaszczyste plaże, najpierw musimy przekroczyć rzekę Llobregat, a później objechać lotnisko i wkomponować się jakoś między okoliczne strefy industrialne i autostrady. Wszystkie te manewry to łącznie około 15 km, zanim uda nam się znowu wjechać na nieco spokojniejsze ścieżki. W końcu docieramy do podmiejskich plaż Barcelony, które rozciągają się na odcinku niemal 10 km. Jest tutaj na pewno czystiej niż na plażach miejskich, a w okolicy roi się od restauracji, kawiarni i innych lokali. Gdy kończą się plaże, z braku innych opcji musimy wjechać na drogę C-31, która przez 5 km kręci się nad i pod autostradą,

aby w końcu zjechać bliżej morza i kręcić się dalej tam. Gdzieś na tych serpentynach na Atomówki lunął deszcz: „Jazda serpentynami szła nam bardzo wolno, co spowodowało, że zakorkowaliśmy jedyną trasę, ale z pomocą przyszedł pewien Hiszpan, który suportował nas do zjazdu, mimo że początkowo jechał w odwrotną stronę.

Jazda serpentynami szła nam bardzo wolno, co spowodowało, że zakorkowaliśmy jedyną trasę w okolicy.



Śmialiśmy się, że powinno się okazać, że jedziemy na kemping, który będzie już zamknięty, ale czuwało nad nami przeznaczenie namiotowe i zamykamy ostatecznie sezon na Campingu La Rueda, który następnego dnia zamknie się na całą zimę” – czytaliśmy w relacji z początku listopada. Po około 10 km zakrętów droga doprowadza nas do **Stiges**. Oprócz wielu plaż, miasteczko ma do zaoferowania przede wszystkim przepiękną architekturę. Najbardziej charakterystyczną budowlą jest XVII-wieczny kościół św. Bartłomieja i św. Tekli – patronów miasta. Znajduje się tuż przy głównej plaży, a widok rozciągający się z jego dziedzińca dosłownie zapiera dech. Sitges znane jest w Hiszpanii ze swojej gejowskiej społeczności oraz dobrych plaż dla naturystów, które głównie okupują homoseksualiści, nie tylko latem, ale przez większą część roku. Takie liberalne podejście mieszkańców do homoseksualizmu uczyniło miasto gejowską stolicą Katalonii. Wyjeżdżając ze Stiges oddalamy się na chwilę od morza, żeby ominąć pole golfowe i zalesione pagórki. Przejazd nimi byłby na pewno super, ale

**Palmy szumią na wietrze,
mewy popiskują, a skóra
powoli zmienia odcień na
brązowy. Ale możemy też
trafić tak jak nasza ekipa,
czyli na wiatr w twarz,
lejący deszcz i zalane
tunele drogowe.**

jest to teren trochę przypominający ukształtowaniem Lasek Wolski w Krakowie, więc lepiej byłoby mieć w takim miejscu rower MTB. Nad morze wracamy po 13 km w miasteczku Cubelles i dalej przez niemal 30 km podróżujemy nadmorskimi promenadami wzdłuż piaszczystych plaż. Jeśli świeci słońce, to jest sielankowo – palmy szumią na wietrze, mewy popiskują, a skóra powoli zmienia odcień na brą-

zowy. Ale możemy też trafić tak jak nasza ekipa, czyli na wiatr w twarz, lejący deszcz i zalane tunele drogowe. Na szczęście po deszczu zawsze wychodzi słońce.





Najpopularniejszym spotem surferskim w Hiszpanii jest oczywiście Tarifa, ale fanów różnych odmian tego sportu można spotkać praktycznie wzdłuż całego wybrzeża.



Pogoda w pierwszej połowie listopada była bardzo zmienna – czasem pozwalała na jazdę w krótkim rękawku, a czasem zmuszała do przywdziania przeciwdeszczowej peleryny.

Przez Tarragonę do Miami

W miasteczku Torredembarra wjeżdżamy na nieco ruchliwszą drogę N-340, którą po mniej więcej 14 km docieramy do Tarragony. Miasta łączy też fantastyczna nadmorska ścieżka – idealna do biegania – ale jechanie nią rowerem pewnie skończyłoby się tzw. „hike a bike”, czyli wycieczką z rowerem, a nie na rowerze. **Tarragona** słynie przede wszystkim z licznych, bardzo dobrze zachowanych i rozsianych po całym mieście zabytków z okresu rzymskiego. Znajdziemy tu ślady starożytności, które potwierdzają wspaniałą przeszłość Hiszpanii. Początkowo teren obecnej Tarragony zamieszkiwali Iberowie, potem Kartagińczycy, a od III w. p.n.e. znalazła się w rękach Rzymian. Rzymianie założyli tu bazę wojskową o nazwie Tarraco, z której wyruszali na podbój Półwyspu Iberyjskiego. Jednocześnie była to jedna z najbardziej eleganckich aglomeracji w całym rzymskim imperium. Pozostałości z tamtych lat możemy podziwiać do dziś. Kompleks archeologiczny, Passeig Arqueològic, obejmujący zabytki rzymskie, w 2000 roku tra-

Tarragona słynie przede wszystkim z licznych, bardzo dobrze zachowanych i rozsianych po całym mieście zabytków z okresu rzymskiego.

fił na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. W skład kompleksu wchodzi: amfiteatr, teatr, cyrk, hipodrom, mury miejskie, dwa fora rzymskie, nekropolia i akwedukt poza miastem. Warto zaplanować spędzenie tu kilku godzin i przy okazji skorzystanie z oferty licznych restauracji.

Gdy opuścimy Tarragonę, to już po 12 km jesteśmy w **Salou** – kolejnym miejscu godnym uwagi. Wizytówką miasteczka są oczywiście piękne plaże, ale umówmy się, w tym regionie plaże są wizytówką co drugiego miasteczka, więc szukamy innych „hajlajtów”. Zanim w ogóle wjedziemy do miasta, trzeba nieco zboczyć z kursu i udać się na Cap de Salou, czyli lokalny cypel wchodzący w morze.

Jest wręcz usiany punktami widokowymi, a wybrzeże obfituje w klify, więc jest na co popatrzeć. Łatwiej wprawdzie kręcić się tam pieszo, niż z rowerem, ale da się i tak. Potem wjeżdżamy do centrum, gdzie najważniejszym i najchętniej odwiedzanym przez turystów obiektem jest Torre Vella de Salou – wieża zbudowana w 1530 roku, aby ostrzegać miasto przed atakami piratów. W tym zabytkowym obiekcie odbywają się wystawy malarstwa, rzeźby, wyrobów ze szkła. Można tu wejść za darmo. Kolejne kroki warto skierować do XVIII-wiecznego kościoła Iglesia de Santa María del Mar, który został zbudowany na cześć morza i rybaków, stanowiących ważny element lokalnej gospodarki. Przez kolejnych 20 km znowu wieje nudą – plaże, ścieżki rowerowe na promenadach, kurorty, palmy, mewy, słońce – no ile można?!

Przez kolejnych 20 km znowu wieje nudą – plaże, ścieżki rowerowe na promenadach, kurorty, palmy, mewy, słońce – no ile można?!

Ostatnia mikroprzygoda, a właściwie dwie

Gdy miniemy miasteczko Miami Platja, z braku innych opcji wjeżdżamy na lokalną drogę międzykurortową o numerze N-340.

Atmosfera w tej okolicy nieco się zagęszcza, robi się pagórkowato, pojawia się więcej klifów i rezerwatów przyrody, a między to wszystko jest wkomponowana autostrada i właśnie nasza droga. Nieco dalej od wybrzeża, na północny zachód rozciąga się rezerwat Serra de



Llaberia – fantastyczna lokalizacja trekkingowa obfitująca w mnóstwo pięknych szlaków na skalistych górkach wznoszących się na wysokość 700–800 metrów. My jedziemy niejako wzdłuż całego pasma. Po chwili droga się rozwidła i pojawia się podrzędna N-340a – drogi ponownie spotkają się za około 15 km, więc wybieramy tę o oznaczeniu „a”. Od opuszczenia Miami cały czas lekko podjeżdżamy – około 250 m na 20 kilometrach.

Drogi się łączą, podjeżdżamy jeszcze około 100 metrów mijając po drodze miejscowość El Perelló i skręcamy w prawo na lokalne wąskie asfalty przebiegające wśród gajów oliwnych. Przez 9 km zjeżdżamy ze wzgórz pięknymi wąskimi starymi asfaltami do L’Ampolla. Po 35 km przygód na wzgórzach znów jesteśmy nad morzem i nagle po minięciu miasteczka robi się płasko jak na stole. To znak, że dotarliśmy do delty rzeki Ebro,

Delta rzeki Ebro to wielka ostoja ptactwa – gości ponad 300 gatunków, głównie brodzących, takich jak czaple, ibisy, perkozy, kaczki, flamingi.

Na terenie delty jest ich wyjątkowo dużo, nawet w pewnych okresach roku dochodzi do 100 tys. Podobnie jest z rybami, szczególnie liczne są węgorze, a także wszelkiego rodzaju owoce morza, które są jednym z głównych składników kuchni katalońskiej. Na środku tego obszaru, nad samą rzeką znajduje się miasteczko Deltebre. Ciekawe, skąd ta nazwa...



wa do Morza Śródziemnego. Jej delta to obszar unikatowy w skali Europy. Stanowi ponad 300 km kwadratowych terenu przecinanego licznymi kanałami nawadniającymi, z ogromnymi połaciami pól ryżowych. Wielka ostoja ptactwa – ponad 300 gatunków, głównie brodzących, takich jak czaple, ibisy,

W Deltebre Atomówki zakończyły szósty dzień swojego etapu, a wspominały to tak: „Jak już wcześniej pisaliśmy, sezon kempingowy się kończy, co zmusiło nas (niestety) do poszukiwania apartamentu. Dotarliśmy do Deltebre i okazało się, że śpimy u słynnego lokalnego artysty, który pokazał nam swoje dzieła. Po szybkiej kąpieli stwierdziliśmy, że należy nam się kolacja na mieście.

Nasz suport pokazał nam trzy najlepsze restauracje i tym sposobem trafiliśmy na przepyszną, najwspanialszą, prawie prosto z pieca, o wyszukanym smaku pizzę z osiedlowego sklepu SPAR. Niestety okazała się być niejadalna. Zobaczymy, co przyniesie jutrzejszy dzień”. Może więc delta jest ostoją ptactwa, ale najwyraźniej ostoją restauratorów już nie.

Gdy przekroczymy rzekę, czeka nas jeszcze 18 totalnie płaskich kilometrów przez pozostałą część delty i pola ryżowe, a potem kontynuujemy jazdę wzdłuż wybrzeża. Jest nieco mniej epicko, nie ma piaszczystych plaż, są klify, ale raczej w miniaturce, po prostu pedałujemy lokalnymi asfaltami między domami, czasem dalej, a czasem bliżej morza. Ten stan trwa przez 40 km, dopóki nie dotrzemy do miasteczka **Peníscola**, gdzie wita nas wspaniały zamek, który absolutnie trzeba odwiedzić, ze względu na jego bogatą historię i piękne otoczenie. Zamek niegdyś należał do Templariuszy, a w późniejszych czasach był domem papieża Benedykta XIII, by później

otworzyć swoje podwoje dla wydarzeń kulturalnych, religijnych i teatralnych. Dziś jest ośrodkiem sztuki i kultury dla ludzi z całego świata. Samo miasto ma również niesamowitą historię. W swoim

czasie było pod rządami Fenicjan, później Greków, podbitych z kolei przez Kartagińczyków. Peníscola jest również bramą do Parku Narodowego Sierra de Irt. I oto nadchodzi kolejna mikroprzygoda. Góry ciągną się na odcinku 20 km, piętrzą się na oszałamiające 500 metrów, ale schodzą prosto do morza, więc przejazd przez park wymaga nieco podjeżdżania, zjeżdżania i trawersowania (łącznie +290 m/-290 m).

Peníscola jest bramą do Parku Narodowego Sierra de Irt. I oto nadchodzi kolejna mikroprzygoda.



Wjeżdżamy w Parku Narodowego Sierra de Irla. Poziom malowniczości otoczenia wzrasta jeszcze bardziej.

Wszystko to na szutrowych drogach ciągnących się pośród dzikiej przyrody. Jest to rezerwat w czystej postaci, bez żadnego asfaltu, ale za to pełen ścieżek, stanowisk archeologicznych i ruin z czasów Maurów. Właściwie można go objechać, ale absolutnie nie ma to sensu. Wręcz polecałbym zdjąć sakwy, zostać na jedną noc w Peníscola, objechać, obiegać lub obejść tyle miejsc, na ile wystarczy sił i dopiero ruszyć dalej. Gdy minimy park, docieramy do miejscowości Alcossebre, gdzie można zatrzymać się na kempingu Playa Tropicana.

To już koniec?

Po opuszczeniu Alcossebre przez 25 km suniemy między plantacjami mandarynek, migdałów, opuncji i małymi miasteczkami, po czym docieramy do miejscowości **Orpesa**, gdzie wjeżdżamy w „zieloną drogę”. Jest to wprowadzie krótki, ale fenomenalny odcinek ścieżki rowerowej poprowadzonej w miejscu dawnej linii kolejowej. W niektórych miejscach pojawia się nazwa „via verde paradise” – myślę, że jest bardzo trafna. Szlak do kolejnego miasteczka – **Benicàssim** – prowadzi nadmorskim klifem, z fantastycznymi widokami, a dodatkowymi atrakcjami są stary metalowy most i oświetlony tunel. Jest to świetny przykład, jak z wydawałoby się niczego można zrobić wspaniałą atrakcję turystyczną. Benicàssim dzieli już tylko 15 przyjemnych kilometrów od **Castelló de la Plana** – miasta, które jest odpowiednikiem Girony dla Walencji. Nie w kontekście historycznym, lecz jako lokalizacja lotniska tanich linii w pobliżu dużego miasta. Tak jak Girona jest spokojniejsza i cichsza od Barcelony, tak i Castelló de



la Plana nie przyciąga tylu turystów, co Walencja. A jest tutaj kilka rzeczy, które warto zobaczyć, jak np. położony na wzgórzu La Magdalena, pochodzący z czasów Maurów, zamek Castel Vell; gotycka XII-wieczna Konkatedra Świętej Marii na Plaza Mayor i budynek ratusza czy XV-wieczna dzwonnica

***Ostatnie podrygi sielskości
żegnamy w Port de Sagunt,
potem przebijamy się
przez strefę industrialną
i powoli odjeżdżamy od
wybrzeża.***

El Fadrí. Z miasta można dość komfortowo wyjechać ścieżką rowerową poprowadzoną wzdłuż drogi CV-18, która jest obwodnicą zarówno dla Castelló, jak i kolejnych miasteczek: Almassora, Villarreal i Burriana. Gdy miniemy to trzecie, skręcamy w lewo i wracamy na wybrzeże, żeby po raz

ostatni (przez 20 km) nacieszyć się tak bliskim towarzystwem plaż, palm, morza i kurortów. Droga wprawdzie nie przebiega aż tak blisko wody, jak wcześniej, ale w dowolnym momencie wystarczy zjechać w bok i po 100–200 metrach jesteśmy na plaży. Ostatnie podrygi sielskości żegnamy w Port de Sagunt, potem przebijamy się przez strefę industrialną i powoli odjeżdżamy od wybrzeża, żeby kładką pieszo-rowerową przekroczyć autostradę V-21 i dojechać do drogi CV-306 i dalej CV-300, wzdłuż których prowadzi ścieżka rowerowa, która później w bardzo naturalny sposób wprowadza nas do Walencji. Może nie jest to szczyt rowerowych marzeń, wjazd do Lyonu wzdłuż Rodanu jest rozwiązany o niebo lepiej, ale przynajmniej takiego wjazdu do centrum życzyłbym sobie w każdym dużym mieście. W Walencji spokojnie można spędzić kilka dni, bo naprawdę jest tutaj wiele miejsc wartych odwiedzenia i co ważne, miasto nie jest męczące i przytłaczające. Jedną z najciekawszych historii związanych z Walencją wydarzyła się całkiem niedawno, bo w latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku. Miasto od wieków rozwijało się nad rzeką Turia, która regularnie wylewała podczas licznych powodzi, lecz w roku 1957 postanowiono coś z tym zrobić. Chcąc ochronić miasto przed kolejnymi zniszczeniami, postanowiono znacznie zaingerować w środowisko naturalne i zmienić bieg rzeki.



Witamy w Walencji – mieście zachwycającym swoją różnorodnością.

W 1960 roku utworzono nowe koryto, omijające ściśle centrum, a miejsce starego nurtu po konsultacjach społecznych zagospodarowano jako tereny zielone, nazywane dziś Ogrodami Turii. Gdy spojrzymy na mapę, pięknie widać, jak naturalna nitka zieleni przetacza się przez całe centrum aż do morza. Od strony zachodniej mamy unikatowe otwarte zoo, tzw. Valencia Bioparc, w którym żyje około 4000 zwierząt, chroniony park Cebecera o wyjątkowo bogatej roślinności, po drodze mnóstwo innych atrakcji i miejsc użyteczności publicznej, a od wschodu budowane od późnych lat dziewięćdziesiątych nowoczesne Miasteczko Sztuki i Nauki, między innymi z oceanarium i planetarium. Całość robi niesamowite wrażenie. A to zaledwie część Walencji, bo przecież trzeba jeszcze odwiedzić historyczne centrum, gdzie wokół licznych placów znajdziemy wiele wspaniałych budynków, jak np. katedra, w której mieści się podobno prawdziwy i jedyny Święty Graal; ośmioboczna

Walencja daje tyle możliwości spędzenia czasu i jest tak ciekawa, że trzeba na jej zwiedzanie zarezerwować przynajmniej 2-3 dni.

dzwonnica katedralna – Miguelete, stanowiąca świetny punkt widokowy, czy arena walk byków. Z kolei żeby zaspokoić potrzeby kulinarne, możemy odwiedzić Mercado Central, czyli tujejszy rynek z żywnością, zrzeszający lokalnych przedsiębiorców produkujących między innymi pomarańcze, migdały, oliwki czy suszone szynki serra-

no. Podsumowując – Walencja daje tyle możliwości spędzenia czasu i jest tak ciekawa, że trzeba na jej zwiedzanie zarezerwować przynajmniej 2-3 dni.





Krzysiek Mirowski:

Perspektywa podróży przez Hiszpanię budziła w nas bardzo pozytywne emocje, połączone z nutą ekscytacji. W podróży mieliśmy okazję zwiedzać takie miasta jak Girona, Walencja czy Barcelona i napawać się pięknymi widokami. Mimo że trasa naszego etapu rozciągała się wzdłuż hiszpańskich kurortów i z samego patrzenia na mapę mogłoby się wydawać, że będzie płasko i przyjemnie, to miejscami było dość wymagająco. Nie raz pokonywaliśmy duże wzniesienia po czerwonej jak piekło, kamienistej drodze w trzydziestostopniowym upale. Innym razem po serpentynach asfaltowej góry wjeżdżaliśmy w ścianie deszczu do momentu, w którym niespodziewanie nastała noc. Czasami Hiszpania zaskakiwała nas kontrastami, z jednej strony dużymi i pełnymi ludzi miastami, z drugiej pustkami i miastami widmo. Nic jednak nas nie pokonało, za to my pokonaliśmy wielkie słabości, jakie się momentami w nas pojawiały i ponad 500 km w linii prostej. Z Agą (Mirką), Atą, Wiołą i Krzyśkiem (suportem) w ciągu tych kilku dni stworzyliśmy jedną drużynę, grającą do tej samej bramki. To była niesamowita przygoda, która pokazała, że nie ma rzeczy niemożliwych, a jeśli obierzemy jakiś cel i mamy obok siebie odpowiednich ludzi, to nic nie jest w stanie nam przeszkodzić. 🚴



Ata Siwiec:

Moja przyjaźń z rowerem do czasu wyprawy na Zwrotnik Raka nie była zbyt trwała. Rozpoczęła się w dniu mojej pierwszej komunii świętej i przez całe lata mieszałam na nim tylko sporadyczne, krótkie przejażdżki. Kiedy plan Rolling2Zwrotnik robił się coraz bardziej realny, to w mojej głowie zaczęło kłębić się wiele niepokojących myśli, przede wszystkim ta, czy dam radę. Znałam jednak swoją ekipę – dziewczyny, z którymi miałam lecieć do Girony. One jak zawsze stały się dla mnie wsparciem, dały mi energię i wiarę w siebie. Dzięki temu, że we mnie wierzyły, to i ja sama zaufałam, że mi się uda. Dziękuję im za to bardzo!

Na Hiszpanię czekałam z utęsknieniem, bardzo lubię ten kraj, jestem żądna poznawania go, zwiedzania, smakowania i doświadczenia. Mimo że pojechałam pełna dobrej energii, to nie obyło się bez problemów. Pierwszy dzień na rowerze, czyli zjazd z Girony na wybrzeże, dla mnie - posiadaczki „komunijnego Wigry 3” - był dużym wyzwaniem. Jazda z góry, po kamienistej trasie, była bardzo wyczerpująca. Czułam się jakby rzucona na głęboką wodę (tyle że tutaj były to wysokie góry). Ja jednak z doświadczenia wiem, że w życiu przychodzą momenty, które są trudne i mimo to jakoś je pokonujemy... Tak stało się też tym razem. Zrobiłam to! A raczej zrobiłyśmy to! Tak - My, bo w trudnych momentach ważne jest to, by mieć kogoś u boku. Ja miałam!





Hiszpania to kraj dobrych i pomocnych ludzi, w czasie jazdy wielokrotnie mogliśmy się o tym przekonać. Raz droga zajęła nam bardzo dużo czasu i zjeżdżaliśmy po zmroku, w deszczu, krętymi serpentynami. Wydawało mi się, że ta droga nigdy się nie skończy, gdy wesoły Hiszpan postanowił nam pomóc, oświetlając drogę przejazdu. Innym razem artysta Deltebre, u którego nocowaliśmy, przygotował dla nas śniadanie, opowiedział historię swojego miasta, a na koniec przekazał nam na pamiątkę swoje dzieło. Niemal każdy, kto mijał naszą sztafetę, okazywał gesty solidarności, pytał, co robimy lub wspierał jakimś działaniem. To także dodawało nam wigoru i często pozwalało gnać naprzód pomimo zmęczenia. Zachwycające były też miejsca, którymi wiodła nas wyznaczona ścieżka. Wybrzeże z pięknymi plażami lub skalistymi urwiskami, połyskująca tafla morza, malownicze miasteczka położone na wzgórzach, sady mandarynkowe - były nagrodą za te gorsze momenty, kiedy wydawało się że brakuje sił. Muszę też dodać, że infrastruktura dla rowerów w Barcelonie i Walencji jest pierwszorzędna. Bardzo dobrze zwiedza się te miasta rowerem, pierwszy raz spotkałam się tam np. ze ścieżkami rowerowymi na rondach. Są też wspaniałe pola namiotowe, które z całego serca polecam wszystkim mającym chrapkę na taką przygodę. My korzystaliśmy z nich z przyjemnością. To prawdziwy raj dla amatorów dwóch kółek! Ta wyprawa to wspaniały kawałek mojego życia. Ponad 500 km w siodle, prawie 3 tygodnie podróży, mnóstwo przeżyć. Ten czas pokazał, że warto marzyć i spełniać marzenia, a to co wydaje się trudne, a nawet nie do zrobienia, może być drogą do celu. Krętą i wyboistą, ale do pokonania. Dla mnie była to wyprawa życia. 🚲



Agnieszka Mirowska:

Dla mnie Rolling2Zwrotnik miał znaczenie na trzech płaszczyznach. Pierwsza, to pokazanie rakowi „faka”. Jechałam z osobami takimi jak Wiola i Ata, które przeszły przez chorobę onkologiczną, a teraz miały pokonać długą i krętą trasę, i ja miałam im w tym zadaniu pomóc. Druga to misja w głowie, przekaz, że raka można pokonać. Na co dzień zajmuję się w Fundacji Podopiecznymi, którzy są w trakcie chemii, radioterapii, leczenia w swoich placówkach w całej Polsce. Jechałam z myślą o nich, z przekonaniem i marzeniem, że na kolejnym takim wydarzeniu zobaczę ich w roli uczestników wyprawy. I trzecia, ostatnia, to fizyczne pokonanie tej trasy. Tak naprawdę to ja też nie wiedziałam, czy sobie poradzę. 600 km kojarzyło mi się dotąd jedynie z długą trasą samochodem, a tutaj miałam ją pokonać rowerem! Moje wyobrażenie dotyczące wyprawy i rzeczywistość jednak znacznie się różniły. Myślałam, że czekają mnie tylko piękne widoki, piaszczyste plaże i wszechobecne słońce, a zaczęło się od szutrowej drogi po górach, gdzie z każdym obrotem kół spod opon wystrzelały kamienie i tak miało pozostać na długo. Trasa miała niekiedy ogromne nachylenie, a niekiedy nasz track się urywał w polu. Nie raz kończyliśmy dzień z czołówkami na głowach, dojeżdżając do celu już po zachodzie słońca. Kolejne dni mijały, a ja zamiast płaskich dróg i rajskich plaż, z coraz większym szacunkiem podziwiałam dzielność naszej ekipy zmagającej się z 30-stopniowym





upamiętnieniem i przewyższeniami. Ich upór i siłę w drodze do celu. Z rozpamiętaniem wspominam rozmowy z Hiszpanami, którzy zaczepiali nas na trasie. Zarówno ja, jak i Krzysiek mówimy dość płynnie po hiszpańsku i często tłumaczyliśmy ekipie spontaniczne rozmówki. Bywało i tak, że zgodnie przytakiwaliśmy na zadawane pytania, a finalnie okazywało się, że żadne z nas nic nie rozumiało. Mieliśmy z tym sporo radości i zabawy. Doskonale pamiętam też pyszne potrawy Wioli i jej szalony pomysł wsadzania ich w weki na polach namiotowych. Listopad to koniec sezonu kempingowego i nie wszystkie miejsca, w których planowaliśmy spanie, były otwarte. Niekiedy po przejechaniu 60 km stawaliśmy przed zamkniętą bramą i musieliśmy jechać kolejne 20 km w poszukiwaniu noclegu. Były jednak też takie dni, w których mogliśmy jechać wzdłuż plaży i celebrować życie. Zatrzymywaliśmy się, by wspólnie z suportem wypić kawę z kawiarki lub po prostu popodziwiać piękne widoki. Na trasie udało nam się zwiedzić Barcelonę (świetnie przygotowaną dla rowerzystów), Walencję, spróbować regionalnych potraw i cieszyć się słońcem w listopadzie. Ten czas pokazał mi, że nie tyle ważny jest cel, co droga, która do niego prowadzi. To na niej możemy dowiedzieć się wiele o sobie samym i lepiej poznać przyjaciół, z którymi jedziemy. A coś, co na starcie wydawało nam się trudne do zrobienia, staje się przeszłością i wyostreza apetyt na więcej. Rolling 2 Zwrotnik to szlak dla każdego – małego i dużego, tego, który lubi się zmęczyć, ale też tego, który tak jak ja lubi plażę i wodę. To droga, która krzyczy: „I po raku!” I manifestuje to światu. 🚲





Przed siebie, niezmiennie, dzień za dniem. Może to być podróż romantyczna, a może być po prostu trudna – np. gdy dystans, przewyższenie i pogoda sprawiają, że z założonym kilometrażem nie udaje się wyrobić zgodnie z planem.



ZIELONYMI DROGAMI KASTYLII I ANDALUZJI

Etap 9

Kraj: Hiszpania

Skąd: Walencja

Dokąd: Morón de la Frontera

Dystans: 680 km

Przewyższenie: +8403 m/-8161 m

Szlak: Vías Verdes

Nawierzchnia: 60% asfalt, 40% szutry

Uczestnicy etapu: Małgorzata Ciszewska-Korona,
Ela Bielska, Agata Szajna, Anna Zalewska

Pilot: Piotr Socha

Suport: Krzysztof Kalarus



Przydatne strony:

www.viasverdes.com





HISZPANIA

Valencia

Albacete

Úbeda

Jaén

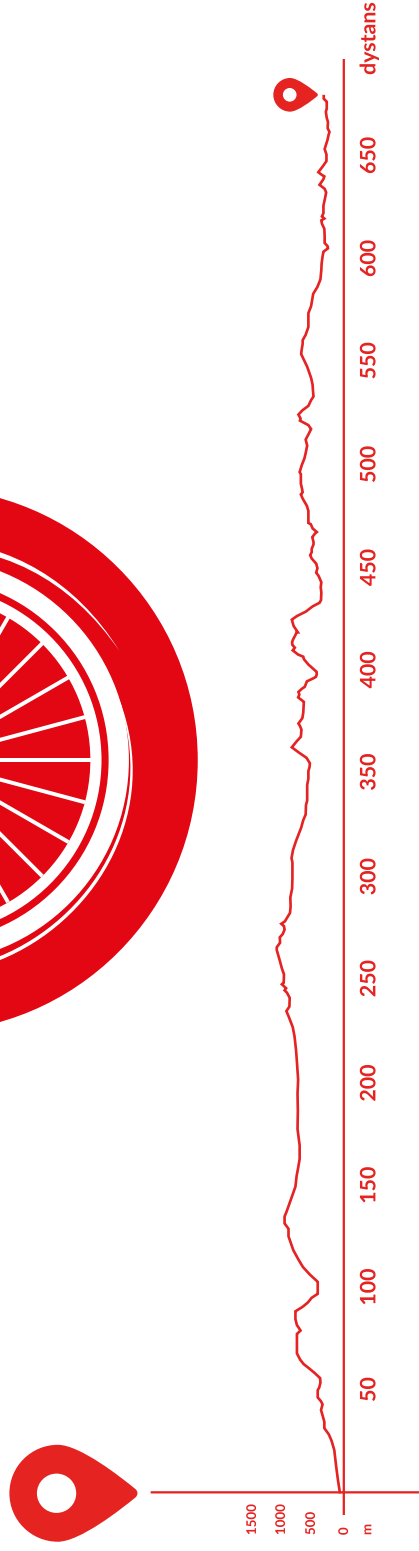
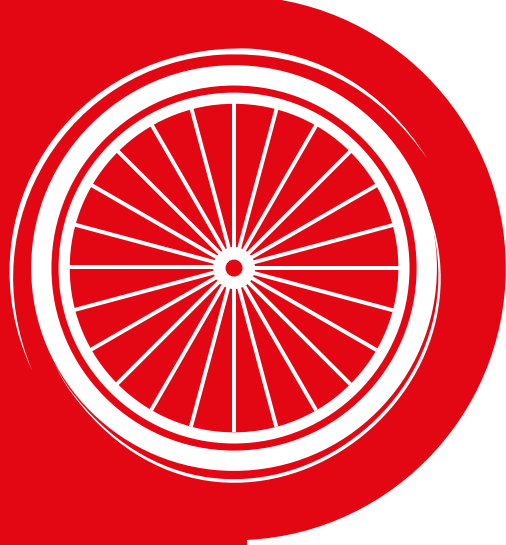
Lucena

Morón de la Frontera



TRASA:

Valencia, Cofrentes, Jarafruel,
Valdeganga, Albacete,
Robledo, Alcaraz, Úbeda,
Baeza, Jaén, Alcaudete,
Lucena, Puente Genil,
Morón de la Frontera



PROFIL TRASY:

Walencja – Morón de la
Frontera

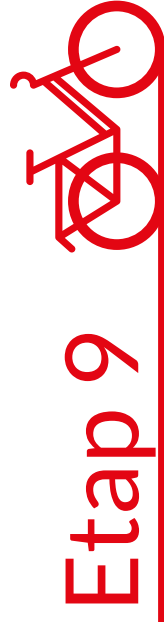
Dystans: 680 km

Przewyższenie:

+8403 m/-8161 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 1048 m



Etap 9



Podczas tego etapu to pogoda rozdawała karty – czasem pozwalała cieszyć się promieniami słońca, a czasem pokazywała, kto tu tak naprawdę rządzi.

Etap prowadzi przez trzy hiszpańskie regiony, ruszamy z Walencji, przecinamy Kastylię La-Manchę i ponad połowę czasu spędzamy w Andaluzji. Jest to etap dziki, surowy i trudny. Do Maroka można by pojechać na pewno łatwiej wzdłuż wybrzeża, ale centralna część Kastylii i Andaluzji oferują jedną wspinałą rzecz, dla której warto zostawić morze i trochę potu – Vías Verdes – czyli dosłownie „zielone drogi”. Są to stare nieużywane linie kolejowe, które zostały odzyskane i odnowione

Vías Verdes – czyli dosłownie „zielone drogi”, to stare nieużywane linie kolejowe, które zostały odzyskane i odnowione do użytku piechurów i rowerzystów.

do użytku piechurów i rowerzystów. Przemierzanie ich to inny, przyjemny i przyjazny dla środowiska sposób poznawania Hiszpanii, jej kultury i krajo-
brazów. Kiedy pociągi zatrzymały się raz na zawsze, popadły w ruinę i zostały zapomniane, stare linie straciły swoje szyny, to, co niegdyś było domeną wagonów i lokomotyw, stało się

królestwem rowerzystów. Razem z całą infrastrukturą, która została, a więc dziesiątkami długich tuneli, wysokich wiaduk-
tów i na nowo zagospodarowanych stacji kolejowych. Vías Verdes w całej Hiszpanii mają 2700 kilometrów. Są łatwe, płaskie i pozbawione trudności technicznych. Na całym naszym etapie udało się wpleść około 200 kilometrów takich tras. I to właśnie dla nich, uciekając od natłoku turystów, wspinaemy się w głąb hiszpańskiego lądu.





Sztafeta w ramach sztafety – piętrzący się niezrealizowany w planie kilometr w pewnym momencie zaczął ciążyć na tyle mocno, że trzeba było przedsięwziąć specjalne środki.

Trudność ?

Jest to najtrudniejszy etap całej sztafety. Planując całą trasę, przyrównywałem go trudnością do etapu przez Szwajcarię, ale z perspektywy zakończonego projektu uważam, że jest trudniejszy. Składa się na to kilka elementów: dystans, przewyższenie, jakość dróg, warunki. Dystans to prawie 700 km, więc dla osób rekreacyjnie jeżdżących na rowerze oznacza to dwutygodniową wyprawę, a do tak długiej jazdy dzień po dniu trzeba się już przygotować. Przewyższenie wynosi łącznie ponad 8000 metrów, a jego część pokonuje się po drogach szutrowych. Dodatkowo, niezależnie od podziału dystansu na mniejsze odcinki, nie uda się uzbierać więcej niż 3 dni, które można by określić jako płaskie, więc niewiele jest miejsca na odpoczynek i swobodne toczenie się na rowerze. Drogi szutrowe stanowią 40% całego dystansu, zazwyczaj są w dobrym stanie, ale po obfitych deszczach mogą zdarzać się fragmenty błotne. I na koniec – warunki – te na każdym etapie mogą być niekorzystne, ale tutaj przejeżdżamy przez regiony naprawdę surowe, często niezamieszkałe przez dziesiątki kilometrów i nieosiągnięte niczym. Jeśli grzeje, to jesteśmy jak skwaraki na patelni, a jeśli wieje, to sami zgadnijcie w co.



Noclegi



Słabo zaludnione regiony oznaczają niewielką bazę noclegową. Podróżując bez namiotu trzeba bardzo dobrze zaplanować, gdzie chcemy dojechać i zatrzymać się na noc. Czasem może to oznaczać zmianę trasy, bo jeśli przejedziemy jedną miejscowość, to kolejna może się trafić za 20, 30 albo nawet 40 kilometrów. W każdym większym miasteczku znajdzie się jakiś jeden czy dwa obiekty, ale na pewno nie można liczyć na różnorodność czy wybrzydzenie w warunkach. Trzeba się cieszyć, że jest się gdzie zatrzymać i tyle. Mając namiot jest trochę łatwiej, bo awaryjnie zawsze mamy swój domek, który możemy rozbić wszędzie, ale zdecydowanie nie jest to wybrzeże i kempingów jest po prostu niewiele. Z drugiej strony, w miejscach słabo zaludnionych i takich, które stawiają przed podróżnikami trudniejsze warunki, zazwyczaj lokalni mieszkańcy są bardziej otwarci i chętni do pomocy.

Jedzenie



Nie jest to etap dla fanów bogatej i różnorodnej kuchni. Wiele miejsc jest położonych poza typowymi turystycznymi szlakami, więc oferta kulinarna może być prosta, ograniczona do przekąsek lub nawet żadna. Warto więc przed jazdą zaopatrzyć się w rzeczy do przegryzienia w ciągu dnia oraz prowiant do gotowania wieczorem. Lokalne bary w małych miejscowościach oferują tylko piwo, frytki i smażone kalmary. Zdarzają się wyjątki i miłe niespodzianki, ale raczej z tych potwierdzających regułę. Dużo łatwiej jest oczywiście w miasteczkach typowo turystycznych, jak Baeza czy Jaén – tam możemy liczyć na większy wybór restauracji, a co za tym idzie – jedzenia.

Nawigacja

Sieć dróg poza miastami jest bardzo ograniczona. Zdarzają się miejsca, gdzie drogi z uwagi na brak jakichkolwiek przeszkód, budynków, rzek czy wzniesień są poprowadzone prosto przez kilkanaście kilometrów. Nie jest to wprawdzie jeszcze Afryka, gdzie takie nitki sięgające horyzontu mają po sto i więcej, ale daje to pewne wyobrażenie o terenie. Jest dziko, surowo, często można złapać jedną drogę, pojechać nią kilkadziesiąt kilometrów i tylko pamiętać, gdzie i w którą stronę skręcić w następną. Mimo to sztafeta na tym etapie w trzy różne dni podróżowała swoimi ścieżkami – w jednej próbie nawet okazało się to korzystne, w dwóch pozostałych niestety już nie. Urzekł mnie natomiast wpis Piotrka na ten temat: „Moim zadaniem była nawigacja. Niestety jako człowiek słabo radzący sobie z urządzeniami technicznymi, nie wywiązywałem się z niego najlepiej, w zamian za to ładnie zjadłem kilka kanapek Eli i Ani”. Tak więc, nawigację na tym etapie określiłbym jako łatwą, ale tylko przy założeniu, że posiadamy podstawowe umiejętności obsługi mapy lub GPS-u.



Nawigacja na tym etapie ze względu na niewielką liczbę dostępnych dróg nie powinna stanowić problemu.





Po opuszczeniu Walencji szybko wyjeżdżamy na pustkowia, na których hula dający się we znaki wiatr. Albo pali słońce, jeśli jedziemy latem.



Tak właśnie wygląda wiatr w Kastylii La-Manchy. Ma twarz Gosi Ciszewskiej-Korony.

Ruszamy oczywiście z Walencji. Jeśli wybierzemy właściwą drogę, to jej opuszczenie powinno być dość proste. Przynajmniej w trzech miejscach można przekroczyć autostradową obwodnicę miasta i rzekę Turię, poruszając się ścieżką rowerową, a pod kątem kierunku wyjazdu najkorzystniej wypada wariant wzdłuż drogi CV-36. Ścieżka rowerowa ciągnie się aż do miejscowości Torrent (10 km od centrum Walencji), a za miasteczkiem wjeżdżamy już na spokojne wąskie drogi pośród terenów rolniczych, co w tym przypadku oznacza gaje dorodnych mandarynek, pachnących cytryn, soczystych granatów, uginających swoje gałęzie pod ciężarem niezliczonych owoców oliwek, winogron i owoców kaki. Droga od samego początku leciutko się wznosi, ale nie jest to jeszcze odczuwalne, do momentu przekroczenia rzeczki Barranco de la Bota średnie nachylenie nie przekracza 2% na żadnym odcinku. Później przez kilka kilometrów nachylenie lekko wzrasta, do około 3%, a dalej znowu się normuje i tak spokojnymi asfaltowymi drogami na szerokość jednego auta docieramy do drogi CV-50, którą przekraczamy stylowym przepustem i wjeżdżamy do miasteczka Turís. Jesteśmy około 35 km od Walencji i 250 metrów wyżej niż nasz punkt startowy. Na całym etapie miasteczka nie trafiają się za często, więc taką okazję jak Turís można wykorzystać na postój, kawę czy lunch. Wyjeżdżamy nieco ruchliwszą drogą niż dotychczas, przez 5 km niewiele się dzieje, a potem czeka pierwsza mikroserpentyńska prowadząca przez Alborache do **Macastre** – można tutaj jechać

Na całym etapie miasteczka nie trafiają się za często, więc taką okazję jak Turís można wykorzystać na postój, kawę czy lunch.

cały czas główną drogą (3,5 km + 100 m) albo tzw. Camino Viejo, czyli starą drogą, która przez malowniczy wąwozek prowadzi nieco na skuskę i bardziej pod górę w to samo miejsce. W Macastre warto wybrać się do ruin XII-wiecznego zamku, które stanowią wspaniały punkt widokowy na okolicę. Za

miastem wyjeżdżamy na główniejszą drogę (CV-425), która przez kolejnych 7 km prowadzi nas przez surowy płaskowyż raz się wznosząc, raz opadając aż do mostu na rzece Magre.

W tym miejscu jesteśmy nieco ponad 50 km od Walencji i żarty się kończą – trzeba wyjechać 470 metrów wyżej. Droga przez większość czasu prowadzi w terenie całkowicie otwartym, więc jesteśmy wystawieni na działanie warunków atmosferycznych. Jeśli grzeje słońce, to nie ma cienia, a jeśli pada lub wieje, to nie ma gdzie się schować. Trzeba złapać rytm i robić swoje, powoli, ale do przodu. Na szczęście nachylenie nadal jest dość łaskawe – w najtrudniejszym momencie przez 5 km mamy około 5,5%. Po około 15 kilometrach od przekroczenia rzeki Magre teren na pewien czas się wypłaszcza, droga się zwęża i prowadzi wieloma zakrętami w przepięknym terenie trawersując okoliczne góry. Przejeżdżamy przez pojedyncze wioski, widoki są fenomenalne, ale trzeba sobie na nie zapracować. Zaliczamy niewielki zjazd (~100 m) do Castilblankes, po czym skręcamy w lewo i odbieramy nagrodę główną. Przez ponad 13 km suniemy wąskim, spokojnym asfaltem i niemal nieustannie zjeżdżamy. W końcu można złapać oddech, odpocząć, a licznik sam nabija kilometry. Tracimy ponad 400 metrów w pionie, choć niestety, jak to zwykle bywa, co się zjedzie, trzeba będzie później znowu podjechać. Zanim to jednak nastąpi, lądujemy w Cofrentes, nad którym na potężnej skale góruje mały zamek. Trudno się na niego dostać, ponieważ jest otwierany tylko dwa razy dziennie dla grupowych wycieczek, ale na ładne widoki na rzekę i jezioro zaporowe moż-

na załapać się również z pobliskiej restauracji o łatwej do zapamiętania nazwie – Cofrentes. Na końcu jeziora znajduje się centrum rozrywki, które organizuje wycieczki, rejsy statkiem, spływy kajakowe i raftingowe, a także zwiedzanie jaskiń. Okolica jest naprawdę fenomenalna, rzeki płyną w głębokich kanionach otoczonych górami i stanowią wspaniałą dziką scenerię do różnych rodzajów aktywności.



Byle do Kastylii, bo tam... nic nie ma

Krótko po opuszczeniu Cofrentes zaczynamy odrabiać z namiątką te bezwysiłkowo nabite kilometry. Tym razem droga wznosi się przez ponad 30 km i wyjeżdżamy na wysokość ok. 900 metrów n.p.m. Kontynuujemy jazdę drogą N-330 przez Jalance do Jarafuel, które ze względu na istniejący tu kemping Las Jaras i kilka innych obiektów jest dobrym miejscem na nocleg. Dodatkowo, Jarafuel wypada po 300 metrach przewyższenia od Cofrentes, więc odpoczynek już się należy. Opuszczając

***Teren ten jest słabo
zaludniony, domy są
poutykane jak rodzyнки
w biednym serniku.***

miasteczko zmieniamy drogę, skręcamy w prawo na CV-441. Gdy zdobędziemy trochę wysokości, okolica się wygładza, a zamiast skał pojawiają się pola uprawne – to znak, że przekraczamy granicę regionu Kastylia La-Mancha. Teren ten jest słabo zaludniony,

domy są poutykane jak rodzyńki w biednym serniku. Klimat jest bardzo surowy, lata są upalne – mieszkańcy często wyjeżdżają na ten czas, a dodatkowo mawiają, że w Kastylii La-Manchy jest 9 miesięcy zimy i 3 miesiące piekła. Turyści zapuszczają się w te rejony głównie śladami Don Kichota. W 2005 roku utworzono szlak obejmujący 148 miasteczek (hiszp. pueblos) wspomnianych w dziele Miguela de Cervantesa. A my jedziemy, nic się nie dzieje, po lewej pustka, po prawej pustka, nic się nie dzieje.

10 km – o drzewo! 20 km – o suchy rów! 30 km – o miasteczko – Casas de Juan Núñez. Nic dziwnego, że mieszkańcy wyjeżdżają latem, przecież to praktycznie pustynia. Zresztą, jacy mieszkańcy, przecież tu nikogo nie ma! Na takim pustkowiu – mała osada jak Casas de Juan Núñez jest niczym oaza. Można wejść do sklepu, baru, restauracji – odpocząć, posilić się, latem schować w cieniu i postać twarzą w twarz z wiatrakami przez 15 minut, żeby wrócić do stanu homeostazy, a jesienią i zimą odpocząć od zimnego wiatru. A potem ruszyć dalej. W dalszą



Łącznie na całym etapie korzystamy z około 200 km zielonych dróg rowerowych poprowadzonych po starych liniach kolejowych. Jedną z nich wiedzie również szlakiem Don Kichota.

drogę przez pustkowia i do nierównej walki z siłami natury. O regionie najlepiej świadczy siatka dróg, które są tutaj poprowadzone po kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt kilometrów niemal od linijki. Po prostu nie ma przeszkód, które trzeba by omijać. Wiatr też nie ma przeszkód, na których mógłby się zatrzymać. Oczywiście oprócz rowerzystów. Kolejna długa prosta – 11 km – jesteśmy w **Valdeganga** – dla naszej sztafety to miejsce noclegowe po trzecim dniu jazdy. Miasto nie wyróżnia się niczym szczególnym, ale na pustkowiu każda cywilizacja jest w cenie.

Śladem nieistniejącej kolei

Zmieniamy kierunek i wyjeżdżamy z miasta bardziej na południe, przez 25 km do **Albacete** wzdłuż głównej drogi prowadzi piękna asfaltowa droga rowerowa. Pojawiają się niewielkie przewyższenia, ale w porównaniu z poprzednimi dniami właściwie niezauważalne. Albacete posiada wiele interesujących muzeów, np. Museo Municipal de la Cuchillería. Można w nim obejrzeć imponującą kolekcję broni białej oraz noży, w których wyrobie miasto ma bogate tradycje. Opuszczając Albacete w końcu trafiamy w miejsce, dla którego tak daleko

Przez 122 km będziemy jechać szlakiem rowerowym po trasie dawnej linii kolejowej, która miała łączyć miasta Baeza i Utiel, a która nigdy nie została ukończona.

odjechaliśmy od morza, a więc zaczynamy przygodę z zielonymi drogami. Przez 73 km, później 19,5 km, a potem jeszcze kolejnych 30 km będziemy jechać szlakiem rowerowym po trasie dawnej linii kolejowej, która miała łączyć miasta Baeza i Utiel, a która nigdy nie została ukończona.

Pomysł tej linii zrodził się w latach dwudziestych XX wieku pod naciskiem dyktatury generała Primo de Rivera. Chciano przekształcić ówczesny system lokalnych linii w spójną dużą sieć z połączeniami poprzecznymi, co nazwano planem Guadalhorce.

Czasy były jednak niekorzystne, pomysł narodził się za późno – w tym czasie transport drogowy zaczynał już odciągać pasażerów i towary od kolei. Dodatkowo, straszna wojna domowa zepsuła praktycznie każdy projekt w kraju, a na domiar złego linia miała przechodzić przez te rodziny w serniku, których z każdą dekadą jeszcze bardziej ubywało. Za rządów Franco Bank Światowy uznał, że konieczna jest rezygnacja ze wszystkich projektów przynoszących straty (w tym prawie wszystkich linii z planu Guadalhorca), bo inaczej nie będzie mowy o pożyczkach dla Hiszpanii. Tak więc w 1963 r., po 40 latach prac i blisko ukończenia projektu, wtyczkę wyciągnięto, a pociągi nigdy nie wyjechały na tutejsze tory. Dzisiaj cała infrastruktura, a więc 19 tuneli, w tym

Momentami przemierzamy się w wąskim skalnym wąwozie wręcz naszpikowanym tunelami, i tunelikami, by za chwilę wyjechać na wyeksponowany wiadukt z pięknymi widokami wkoło.



część bez oświetlenia, 2 wiadukty, a także mosty i stare stacje, jest przekształcona tak, żeby służyć rowerzystom i pieszym wędrowcom. Droga „Via Verde de la Sierra de Alcaraz” prowadzi z równin i ziemi rolnej Albacete, przez dolinę rzeki Jardin na wyżyny Alcaraz i jest fenomenalną atrakcją turystyczną. Momentami przemierzamy się w wąskim skalnym wąwozie wręcz naszpikowanym tunelami, tunelikami i tuneliczkami, by za chwilę wyjechać na wyeksponowany wiadukt z pięknymi widokami wkoło. Na szlaku pojawiają się również oznaczenia „Ruta de Don Quijote”, choć w rzeczywistości znacząca większość obiektów tego szlaku mieści się bardziej na północ w takim trójkącie pomiędzy Toledo, Alba-

cete i Úbedą. Nasza sztafetowa ekipa nie miała szczęścia do pogody, więc silny wiatr i padający deszcz na pewno zmniejszyły stopień zachwytu, a mimo wszystko pisali tak: „Dotarliśmy na rewelacyjną rowerową drogę. I tu właśnie zaczął się zachwyt. To trzeba samemu przeżyć. Choć cały czas pogoda była niesprzyjająca, dotarliśmy megaszczęśliwi”. I jeszcze tak: „Na szlaku byliśmy zupełnie sami, przez kilka godzin nie spotkaliśmy żywej duszy, poza panem, który pilnował porządku i czystości, a przez kilkadziesiąt kilometrów nie widziałem nawet jednego papierka po cukierku. Jechało się wybornie, bo trasa była zupełnie płaska. Droga prowadziła przez liczne tunele, większość z nich nie była oświetlona. Niektóre miały kilkaset metrów długości i panowała w nich absolutna ciemność, aż czasem wyobraźnia zaczynała wariować. Nie zdziwiłbym się, gdyby z tych czeluści rzuciły się na mnie jakieś orki, nazgule albo krasnoludy, które jak wiadomo mieszkają pod ziemią” – pisał Piotrek vel Don Pedro.

Jedynym utrudnieniem może być to, że wzdłuż samej trasy trudno znaleźć nocleg, więc chcąc rozłożyć ten dystans na dwa dni, trzeba zjechać z trasy do jednego z pobliskich miasteczek (np. San Pedro), a potem na nią wrócić. Albo wykorzystać miejscowość **Robledo** i tamtejszy Complejo Rural Vía Verde – jednogwiazdkowy hotelik utworzony w budynku starej stacji

kolejowej. Tuż przed końcem ścieżki przejeżdżamy jeszcze przez dwa potężne wiadukty, z których roztacza się fenomenalny widok na Alcaraz i pobliskie sanktuarium na wzgórzu. 2–3 kilometry dalej ścieżka kończy się, więc zjeżdżamy do głównej drogi i podjeżdżamy (+70 m) do **Alcaraz** – średniowiecznego miasteczka z wartym zobaczenia zamkiem, gotycko-renesansową wieżą z zegarem Torre del Tardón oraz gotyckim kościołem Iglesia de la Santísima Trinidad. Z Alcaraz szutrowym łącznikiem dojeżdżamy z powrotem do głównej drogi N-322, którą docieramy do Reolid.

„Na szlaku byliśmy
zupełnie sami, przez kilka
godzin nie spotkaliśmy
żywej duszy”.





Tak właśnie wyglądają stare linie kolejowe zamienione na „zielone drogi”.



Są takie chwile w życiu, gdy do szczęścia potrzeba naprawdę niewiele – ot, suszarka w restauracyjnej łazience.

Gdzieś w tej okolicy naszą sztafetę zaskoczyła typowo hispańska pogoda. Mianowicie – spadł śnieg. Takie chwile wspomniałem nad lampką wina i z widokiem na ciepły kominek, ale przeżywa... inaczej. Tego nie da się opowiedzieć z perspektywy osoby trzeciej, więc nie pozostaje mi nic innego, jak zacytować Piotrkę: „Jeżeli kiedyś w toalecie publicznej zobaczycie mężczyznę albo niewiastę przytulonych do suszarki do rąk i puszczających sobie do majtek gorące powietrze, nie wybiegajcie od razu z okrzykiem «zboczeńcy!»». Okażcie im trochę ciepła i nie oceniajcie ich zbyt surowo. Bo mogą to być przemoczeni do suchej nitki, przemarznięci do szpiku kości turyści rowerowi, którzy robią, co mogą, żeby nie złapać grypy. Tak właśnie było dzisiaj z nami. Pogoda okazała się znacznie gorsza niż wczoraj. Nie tylko łało, ale spadł śnieg. Od samego początku wiatr chłostał nas lodowatymi biczami, brakowało tylko gradu wielkości kurzego jaja i spadających z nieba żab. Po 10 km «jazdy» mieliśmy wodę w butach, za kołnierzem i mokre majtki. Nie byliśmy przygotowani na taką pogodę. Nie mieliśmy odzieży sztormowej. Mieliśmy jednak trochę szczęścia – uzdro-

„Po 10 km jazdy mieliśmy wodę w butach, za kołnierzem i mokre majtki. Nie byliśmy przygotowani na taką pogodę. Nie mieliśmy odzieży sztormowej”.

wisko z gorącymi źródłami, kilometr od drogi, którą jechaliśmy. Zajechaliśmy tam i w jednej chwili z lodowego piekła trafiliśmy do rajów dla zamożnych hispańskich emerytów, którzy byli wyraźnie zaskoczeni naszym wtargnięciem. W eleganckiej cafeterii zamówiliśmy kawę i zaczęliśmy zrzucać z siebie prze-

moczone ubrania. W toalecie dla «caballeros» wykręciłem wodę z rękawiczek i skarpet, zacząłem suszyć je dmuchawą do rąk, a potem wdmuchiwałem gorące powietrze wszędzie, gdzie się da, by się szybko rozgrzać. Po chwili wszyscy robiliśmy to samo. Gdy biegałem boso po kawiarni, czułem na sobie surowe spojrzenia kelnerów. Po pewnym czasie goście sanatorium przestali na nas zwracać uwagę, a może uznali, że jesteśmy jakąś wędrowną trupą kuglarzy, którą dyrekcja uzdrowiska sprowadziła, by umilić im pobyt w tym przybytku.

Deszcz nie ustawał, więc pozawijaliśmy się szczelnie folią do pakowania jedzenia i z wesołą pieśnią na ustach ruszyliśmy w dalszą drogę, tańcem i śpiewem zarabiać na życie. A deszcz wciąż padał i padał...”

Trupa kuglarzy wjeżdża do Andaluzji

Wracając do trasy, w Reolid wskakujemy na kolejny odcinek tej samej Via Verde de la Sierra de Alcaraz. Tym razem będzie to 19,5-kilometrowy fragment, który oddano do użytku w maju 2019 roku. Zaczyna się z przytupem, bo ponad 500-metrowym oświetlonym tunelem, a później w otoczeniu gajów oliwnych docieramy do granicy Kastylii La-Manchy z Andaluzją, gdzie ścieżka wcale się nie kończy, a naturalnie przechodzi w kolejny 30-kilometrowy odcinek tej samej dawnej linii kolejowej, z tym że teraz zmienia nazwę na Via Verde de Segura. Nazwa pochodzi od parku naturalnego Sierra de Cazorla, Segura i Las Villas – drugiego pod względem wielkości obszaru chronionego w Europie. Przez jego fragment, z widokami na okoliczne góry Sierra Morena, przejeżdżamy w pobliżu miejscowości Genave. Jazda tym odcinkiem jest o tyle przyjemna, że praktycznie przez całe 30 km zjeżdżamy w dół tracąc około 400 metrów przewyższenia. Ścieżka kończy się właściwie w polu, więc za miejscowością Arroyo del Ojanco wyjeżdżamy na asfalt, ponownie na drogę N-322, a za chwilę kolejną A-312 i po 8 km płaskich



zaczynamy kolejnych 8 km pod górę, zdobywając 300 metrów przewyższenia, na następnych dwudziestu całość wzniosu oddajemy, ale dobieramy dwieście metrów na nowo. Wszystko niestety na dość ruchliwej drodze w ruchu samochodowym – mijamy miejscowości Castellar, Santisteban del Puerto i Navas de San Juan, za którym wjeżdżamy na podrzędną drogę JA-7103, którą przez 10 km zjeżdżamy (-350 m) nad zalew Embalse de Giribaile – popularne miejsce do obserwacji ptaków, m.in. kormoranów i czapli – już prawie możemy witać się z Úbedą i Baezą – dwoma architektonicznymi perełkami – gdyby nie fakt, że miasta te leżą 450 metrów wyżej niż Rio Guadalimar – rzeka, na której zalew ów utworzono. Podjazd ciągnie się przez 14 km i przez większość tego dystansu jest znośny, ale zdarzają się krótkie odcinki o nachyleniu nawet 8–10% i wtedy robi się nieco bardziej wymagający. W relacji sztafetowej wspominali go tak: „Długa, szeroka droga ciągnie się pod górę. Nie widać końca, ciągle wydawało nam się, że to już za zakrętem, już za chwilę będzie koniec...

**„Długa, szeroka droga
ciągnie się pod górę.
Nie widać końca, ciągle
wydawało nam się, że to
już za zakrętem, już za
chwilę będzie koniec...
Tak jednak nie było”.**

Tak jednak nie było. Energii dodawało nam nieśmiało świecące słońce”. Przy najmniej taka odmiana – Andaluzyja po śnieżnym powitaniu pokazała, że ma również lepsze oblicze.

Úbeda i Baeza to dwa niemal identyczne miasta, które dzieli zaledwie 10 km. Ze względu na swoją zabudowę w pięknym renesansowym stylu,

oba zostały wpisane w 2003 roku na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Styl renesansowy nie jest szczególnie popularny w Hiszpanii, przez co miejsca te są naprawdę wyjątkowe i zasługują na uwagę.

Úbeda jest nieco większa i otoczona do dziś kamiennymi mu-



rami. Tu sercem miasta jest Plac Vazques Molina, natomiast o miano najbardziej charakterystycznego budynku biją się ratusz ze świetną, urozmaiconą fasadą i klimatycznym patio, oraz Kaplica el Salvador, z unikatowymi zdobieniami naw i prezbiterium. W odróżnieniu od Baezy, Úbeda to miasto pełne dobrze zachowanych pałaców mieszczańskich, kamienic i bogatych podwórek. W Baezie koniecznie trzeba zobaczyć kopulastą katedrę z wystrojem Valdeviry oraz Pałac Jabaluinto i romański kościół Santa Cruz.

Eksplorując błotniste gaje

Z Baezy wyjeżdżamy na drogę J-3040, która prowadzi przez pewien czas równolegle do autostrady A-316. Cały czas zjeżdżamy, a po przekroczeniu rzeki Gwadalkiwir skręcamy w prawo na mniejszy stary asfalt oznaczony numerem JF-3021 i jedziemy nim przez 15 km. Okolica to właściwie pustkowie, trochę pól, trochę niskich drzew i długa nitka asfaltu – latem piękna patelnia. Mijamy miejscowość Torrequebradilla, skręcamy w prawo na główniejszą A-6000 i za chwilę w lewo, znowu w wąski stary asfalt o numerze JV-3012, którym docieramy do Jaén. Łącznie przez około 47 kilometrów (całość po asfalcie) dzielących Baezę i Jaén pokonujemy 590 metrów pod górę i 830 metrów w dół. Właściwie nie ma tu żadnego długiego czy stromego podjazdu, po prostu przez większość czasu teren jest pofałdowany – przynajmniej na patelniach nie jest nudno.

Po tym długim wstępie opisującym ten odcinek możecie wyobrazić sobie, z jakim zdziwieniem przeczytałem sztafetową relację z tego dnia: „O jakże byliśmy w błędzie, myśląc, że wszystko już przeżyliśmy. O naiwni – to, co dzisiaj nas spotkało, nikomu nawet przez moment nie przyszło do głowy. Początek był znośny, nic że padało i było zimno.

Zaczęło się, kiedy wjechaliśmy głębiej w gaje oliwne. Nie wie-



Ta wycieczka poza trasę wymagała pomocy Krzyska i odwiedzenia myjni samochodowej celem oczyszczenia rowerów z gliny i błota.

dzieliśmy, że to nierozważne. Podłoże zaczęło zamieniać się w mokre błoto, które oblepiało opony, przyklejało się do butów. Zostaliśmy unieruchomieni. Nic nie pomagało. Z pomocą Krzysia, który przybył wezwany, oczyściliśmy trzy rowery i ruszyliśmy do najbliższej stacji benzynowej. Straciłmy dzisiejszy dzień. Trasa niewykonana, jutro nadrabiamy”. Na początku nie mogłem zrozumieć, gdzie oni na asfalcie znaleźli takie błocko?! Może jakieś roboty drogowe – myślałem. Dopiero po głębszej analizie tracków zobaczyłem, że ekipa Don Pedra postanowiła pozwiedzać okolice Baezy na własną rękę, zamiast trzymać się wyznaczonej trasy. Po dniu straconym na eksplorowaniu gajów oliwnych na zachód od Baezy kolejnego dnia cały team w formie sztafetowej nadrabiał kilometry, żeby wyrównać stracony dystans.

Docieramy do **Jaén**, po arabsku **Geen**, co oznaczało niegdyś „przystanek na szlaku karawan”. Nie powinien więc dziwić wspaniały krajobraz starych miast i miasteczek ukrytych wśród gór i pagórków z wszechobecnymi gajami oliwnymi. Jaén skrywa dziesiątki zabytków, pozostawionych przez praktycznie każdą cywilizację lub religię, która osiedliła się na tych terenach: Iberów, Rzymian, Wizygotów, Arabów czy chrześcijan. Najważniejszym i najchętniej odwiedzanym

przez turystów zabytkiem jest renesansowa katedra – Catedral de la Asunción. Jej potężne rozmiary tłumaczy się tym, że miała pomieścić tysiące wiernych przybywających do Jaén z całej Europy, by modlić się do relikwii „Santo Rostro” (chodzi o chustę św. Weroniki z odbiciem twarzy Chrystusa). Drugą popularną budowlą jest położony na wysokim wzgórzu zamek św. Katarzyny, czyli Castillo de Santa Catalina. Został zbudowany

Jaén, po arabsku Geen, co oznaczało niegdyś „przystanek na szlaku karawan”.



przez chrześcijan między XIII a XIV wiekiem. Na zamku można wejść na 30-metrową wieżę Torre del Homenaje, z której roztacza się wspaniały widok na miasto i okoliczne góry. Trzecim punktem na liście do odhaczenia w Jaén są XI-wieczne arabskie łaźnie (Baños Árabes), zajmujące podpiwniczenie renesansowego pałacu Palacio de Villardompardo. Mają one powierzchnię 450 metrów kwadratowych i są największymi arabskimi łaźniami w Europie.

Szlakiem oliwy z oliwek

W zachodniej części prowincji Jaén rozpoczyna się kolejny wspaniały odcinek naszej trasy przez Andaluzję – liczący 128 kilometrów szlak rowerowy „Via Verde del Aceite”, co można przetłumaczyć jako szlak oliwy (oliwek) prowadzący nie inaczej, jak po trasie dawnej linii kolejowej. W odróżnieniu od poprzedniego szlaku w okolicy Albacete, tutaj kiedyś pociągi jeździły. Trasa prowadzi przez tereny pełne gajów oliwnych i to właśnie oliwki i oliwa z oliwek były głównymi towarami transportowanymi na trasie Jaén – Puente Genil. Z czasem jednak linia stała się nieopłacalna – a właściwie nigdy, poza krótkimi okresami wojen lub chwilowego prosperity, nie była opłacalna, więc podobnie, jak wiele innych linii

W zachodniej części prowincji Jaén rozpoczyna się kolejny wspaniały odcinek naszej trasy przez Andaluzję – liczący 128 km szlak rowerowy „Via Verde del Aceite”.

w Hiszpanii – została zamknięta. Najpierw prowincja Jaén zainwestowała w utworzenie ścieżki rowerowej, a następnie sąsiadująca z nią Cordoba uczyniła to samo i tak od 2011 roku istnieje najdłuższy w Andaluzji szlak, którym nasza ekipa miała okazję przejechać. Jeśli chodzi o infrastrukturę, to jest naprawdę bogato – mijamy 12 stacji kolejowych, które dziś pełnią różne funkcje; 4 tunele – niektóre oświetlone; 13 metalowych mostów i wiaduktów – one robią największe



W końcu po deszczu zawsze wychodzi słońce.

wrażenie, szczególnie gdy wznoszą się nad głębokimi dolinami rzek; a także 7 kładek pieszo-rowerowych. Poza tym 45 miejsc odpoczynku, 13 parkingów i 5 źródełek z wodą. Nawierzchnia to zazwyczaj dobry szuter, choć zdarzają się oczywiście odcinki lepsze i gorsze. Natomiast profil można w skrócie opisać tak – długo pod górę, długo w dół, długo pod górę i długo w dół. Tendencja jest jednak bardziej w dół, łącznie podjeżdżamy około 800 metrów, a zjeżdżamy ponad 1000.

Mniej więcej 50 km od Jaén na wysokim wzgórzu między górami i gajami oliwnymi leży miasteczko

Profil można w skrócie opisać tak – długo pod górę, długo w dół, długo pod górę i długo w dół.

Alcaudete z imponującym zamkiem. W dawnych czasach kontrola nad nim była tak ważna, że wielokrotnie przechodził z rąk chrześcijańskich do muzułmańskich i z powrotem. W końcu został przekazany przez monarchów

kastylijskich Zakonowi Wojskowemu Calatrava i to właśnie ci mnisi-żołnierze zbudowali w XIII i XIV wieku większość zachowanego dziś zamku. Jedyna trudność w odwiedzeniu miasta polega na tym, że z naszej ścieżki trzeba zjechać na 4 kilometry i niestety wszystkie są pod górę (+200 m).

Drugim miastem, które warto odwiedzić na naszym oliwkowym szlaku, jest **Lucena** – tym razem już nie trzeba nigdzie podjeżdżać. Z ciekawostek – w czasach panowania arabskiego, Lucena była głównym ośrodkiem handlu eunuchami, na którym zaopatrywały się dwory świata arabskiego. Dziś miasto oferuje już inne atrakcje dla przybywających – turyści chętnie odwiedzają gotycko-renesansowy kościół San Mateo z XV–XVI wieku, z jednym z najpiękniejszych barokowych sakrariów w Andaluzji, a także zamek, stary pałac Medinaceli, dom hrabiego Santa Ana i dom Rico de Rueda.

Gdy po odwiedzeniu miasta wrócimy na szlak, zostanie nam już tylko 20 km zjazdu i jesteśmy w Puente Genil. Genil to rzeka przepływająca przez miasto, a „puente” oznacza po hiszpańsku most. Wielką zagadką pozostaje więc, skąd wzięła się tak skomplikowana nazwa tego miasta. Z „Mostu nad Genil” do mety

etapu w Morón de la Frontera pozostało 75 km. Teoretycznie nie ma już wielkich podjazdów, najwyższe wzniesienie ma zaledwie 340 m n.p.m., ale suma przewyższeń dobija prawie do 800 metrów, więc nie jest to odcinek, który można lekceważyć. Niestety, po wszystkich atrakcjach poprzednich dni – ścieżkach rowerowych, infrastrukturze kolejowej, górach, krajobrazach, pięknych miasteczkach, zamkach i katedrach – na ostatnim odcinku już trudno o coś, co wzbudziłoby większe emocje. No chyba że któraś z dróg okaże się nieprzejezdna po intensywnych opadach. I tak – z Puente Genil wyjeżdżamy szutrówką, która po 5 km na czas przejazdu przez miasteczko Herrera zamienia się w asfalt, a tuż za nim ponownie w szuter i tak tniemy przez popałowane pola aż 17 km, na chwilę łapiemy asfalt na drodze SE-9205 i skręcamy w prawo w kolejną szutrową ścieżkę prowadzącą do malowniczego miasteczka **Osuna**. Zerkamy na tutejszą arenę walk byków i uroczne centrum, i wyjeżdżamy z drugiej strony miasta na drogę awaryjną prowadzącą wzdłuż autostrady A-92.

Na 17 km, niczym kierowcy ciągnącej się obok autostrady, możemy włączyć tempomat i po prostu jechać. Czysty transfer. Zjeżdżamy do miasteczka La Puebla de Cazalla i ostatnie 20 km pokonujemy lokalną drogą o numerze SE-451. Tutaj już wybitnie trudno o atrakcje – gdyby nie to, że roślinność jest trochę inna i czasem trafi się podjazd, to można by pomyśleć, że jeste-

śmy gdzieś pod Łodzią czy Radomiem. Atrakcji brak. Ale za to są emocje – ukończenie takiego etapu, przejechanie prawie 700 km, podjechanie niemal na Mount Everest z poziomu morza i przeżycie tego wszystkiego głównie w niesprzyjających deszczowo-śnieżno-wietrznych warunkach może wywołać łezkę w niejednym oku widzącym napis „Morón de la Frontera”.

Najlepszym podsumowaniem tego etapu jest jeden z wpisów Piotрка Sochy: „Wzrusza mnie widok ludzi, którzy pokonują

Przeżycie tego wszystkiego głównie w niesprzyjających deszczowo-śnieżno-wietrznych warunkach może wywołać łezkę w niejednym oku widzącym napis „Morón de la Frontera”.

własne ograniczenia i słabości. Widok przemoczonych, przemarzniętych, ubłoconych dziewczyn ciągnących swoje rowery pod górę po lepkim błocie, na 10-centymetrowych „koturnach” przylepionych do butów. Atak histerycznego śmiechu Gosi Korony w tej tak absurdalnej, że aż śmiesznej sytuacji. Bywało, że brałem udział w biegach masowych. Podziwiałem najszybszych, ale jeszcze bardziej podziwiałem i dopingowałem ludzi, którym było trudniej, bo np. tak jak ja mieli nadwagę albo szli o kulach lub jechali na wózkach inwalidzkich. Ich dopingowałem najbardziej”. Ten cytat jest mi szalenie bliski. Wiem, że dla każdego, kto wziął udział w sztafecie, jego etap był wyzwaniem, ale wiem też, że pod każdym względem etap przez Kastylię i Andaluzję był najtrudniejszy ze wszystkich, więc dla Gosi, Ani, Agaty, Eli i Piotrka był wyzwaniem do potęgi. I widząc finałowe zdjęcie z tablicą „Morón de la Frontera” nawet ja się wzruszyłem.







Ela Bielska:

„Dla mnie Hiszpania była nowością, krajem znanym tylko z telewizji, fotografii i opowieści. Pomimo towarzyszących naszemu etapowi warunków pogodowych, które nie sprzyjały podziwianiu pięknych terenów, kolejne kilometry odślaniały niesamowite widoki – gaje cytrusowe, winnice, gaje oliwne, uroczą zabudowę miasteczek i osad, hacjendy jak w filmie «Zorro» i góry dla nas łączące się z trudem podjazdów. Ale najpiękniejszą dla mnie rzeczą była Via Verde de la Sierra – zaskakująca, długa, piękna, czysta. Ciężko znaleźć słowa opisujące tę trasę. Jadąc rowerem pokonuje się różnej długości tunele, mosty i wiadukty, doliny, łąki i pola. Jak niesamowicie musi być tam w słoneczne, ciepłe dni. Cóż za widoki!». 🚲



Małgorzata Ciszewska-Korona:

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





Podróż przez Hiszpanię i Maroko to teoretycznie dwa różne światy – przez kraj rozwinięty zachodniej Europy i ciągle na dorobku północnej Afryki – a tymczasem wystarczy zjechać na boczne drogi, żeby zobaczyć, jak jednemu jest blisko do drugiego.



TUTAJ KOŃCZY SIĘ EUROPA

Etap 10

Kraje: Hiszpania, Maroko

Skąd: Morón de la Frontera

Dokąd: Casablanca

Dystans: 565 km

Przewyższenie: +4761 m/-4933 m

Szlak: Vías Verdes (15 km)

Nawierzchnia: 85% asfalt

Uczestnicy etapu vel Rolling Marines: Anna Rzepka,
Małgorzata Idzikowska, Kamila Kowalska, Jacek Maciejewski

Pilot: Weronika Przychodzień

Suport: Krzysztof Kalarus



Przydatne strony:

www.viasverdes.com



Morón de la Frontera

HISZPANIA

Tarifa

Tanger

MAROKO

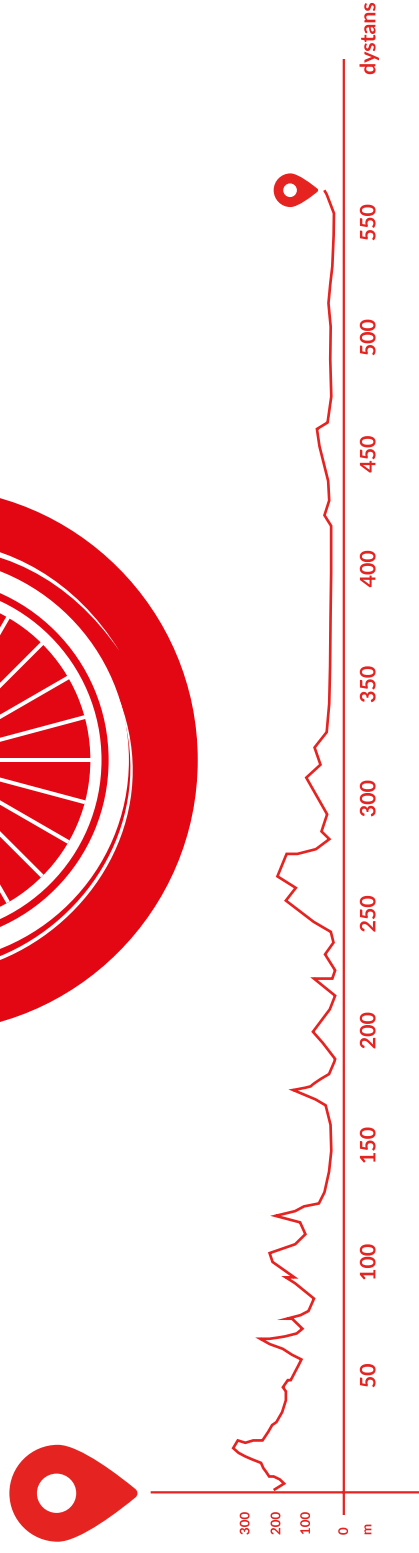
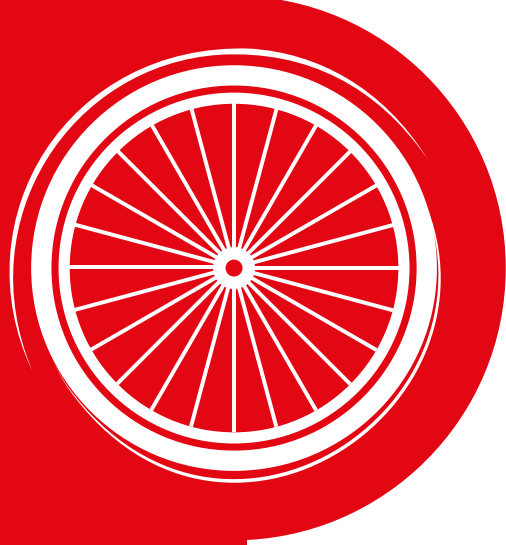
Rabat

Casablanca



TRASA:

Morón de la Frontera, Coripe,
Villamartin, Arcos de la Frontera,
Medina Sidonia,
Benalup Casas Viejas,
Tarifa, Tanger, Asilah,
Al-Ara'isz, Moulay Bouselham,
Kenitra, Mehdia, Rabat,
Al-Muhammadijja, Casablanca



PROFIL TRASY:

Morón de la Frontera –
Casablanca

Dystans: 565 km

Przewyższenie:

+4761 m/–4933 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 348 m

Etap 10



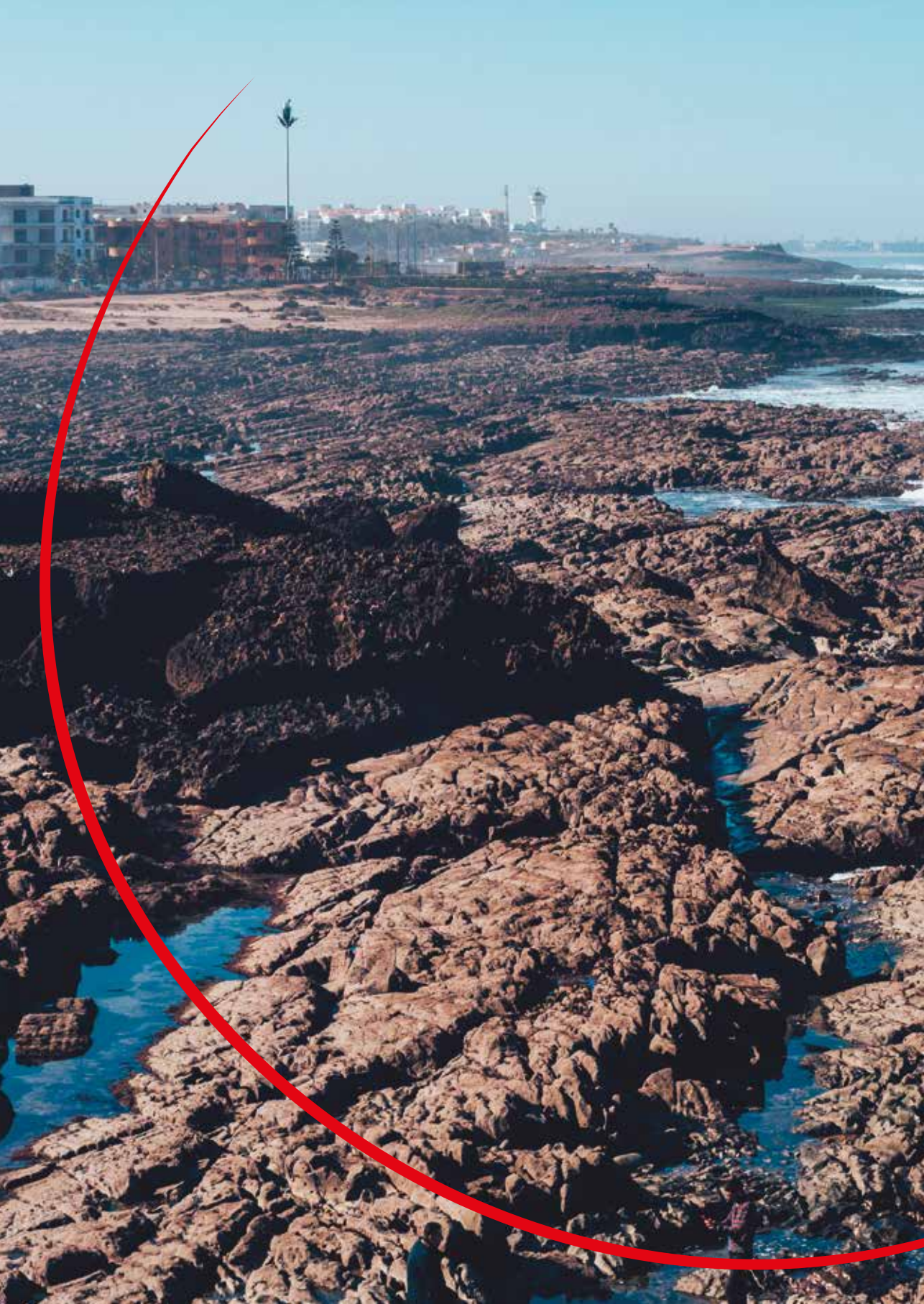
O ile w Hiszpanii dopiero zmierzamy w kierunku wybrzeża, to w Maroku podróżujemy wzdłuż niego przez dziesiątki kilometrów, co daje wiele okazji do moczenia stóp w oceanie.

Od podnóży gór Sierra de Grazalema w Hiszpanii, przez krótki, ale fantastyczny szlak Via Verde de la Sierra i andaluzyjskie miasteczka pełne białych domów, do ulubionego spotu surferów – Tarify. Promem do Afryki, od legendarnego Tangeru, wzdłuż wybrzeża Oceanu Atlantyckiego przez marokańskie wioski i miasteczka, spokojną stolicę kraju – Rabat, aż do łączącej wpływy zachodu z kulturą islamu Casablanki. Od europejskiego porządku i przewidywalności do szalonej afrykań-

***Od europejskiego porządku
i przewidywalności do szalonej
afrykańskiej imprezy, która
wymyka się wyobraźni
„człowieka zachodu”.***

skiej imprezy, która wymyka się wyobraźni „człowieka zachodu”. Etap szalenie różnorodny, zarówno pod względem krajobrazowym, jak i kulturowym, historycznym i religijnym. Na kilku etapach zdarzało się, że zahacza-

liśmy o drugi kraj, natomiast tylko tutaj i na etapie siódmym możemy powiedzieć, że odcinek faktycznie prowadzi przez dwa państwa, bo w obu spędzamy kilka dni. Dodatkowo, tym razem zmieniamy również kontynent, co jest bardzo symboliczne i potęguje element zmienności i różnorodności. Chcąc pokonać tylko ten odcinek możemy dolecieć do Sewilli – lotnisko jest tylko 65 km od Morón de la Frontera, a wrócić z Casablanki.





Wszystkie duże miasta marokańskie na naszej trasie leżą nad Oceanem Atlantyckim:
Tanger, Al-Ara'isz, Rabat, Al-Muhammadija i Casablanca.



W marokańskich miasteczkach warto szukać pokoi czy apartamentów w medinach, gdzie często można załapać się przy okazji na nocleg na dachu.

Trudność

Jest to etap umiarkowanie trudny. O średnim przewyższeniu i o przeważającej liczbie dobrych lub bardzo dobrych dróg. Na łączne przewyższenie około 4700 metrów składają się liczne pagórki, ale bez żadnych naprawdę długich czy stromych podjazdów. Najwyższe wzniesienia w Hiszpanii ledwo przekraczają 300 metrów n.p.m., natomiast w Maroku nie przekraczają 200 m. Na żadnym podjeździe zarówno w Hiszpanii, jak i w Maroku nie pokonujemy jednorazowo więcej niż 200 m. Jeśli chodzi o pogodę, to najprzyjemniej podróżuje się wiosną lub wczesną jesienią – temperatury wtedy nie powinny przekraczać 25°C, a jednocześnie nie pada lub pada mniej niż późną jesienią czy zimą. Z kolei w lecie 30-stopniowe upały bez deszczu mogą być trudne do zniesienia. Po obfitych deszczach szutrowe drogi w Hiszpanii lepiej zamienić na objazdy asfaltami.

Noclegi

Na całej trasie można znaleźć zarówno kempingi, jak i hotele oraz pensjonaty. Standard kempingów i innych obiektów jest lepszy w Hiszpanii niż w Maroku. Zazwyczaj można dowolnie dobierać dystanse i zawsze, co ok. 50 km, jakaś opcja noclegu się pojawi. Jedynym odcinkiem, na którym trzeba z wyprzedzeniem zaplanować swoją trasę i miejsce postoju, jest dystans od Asilah do Kenitry. Jest to około 180 km, gdzie obiektów jest niewiele, a te co są, nie zachęcają. Ja wybrałem podzielenie tego fragmentu na dwie ok. 90-kilometrowe części i nocleg w Moulay Bousselham, czyli kurorcie na wybrzeżu Atlantyku. Jeden z noclegów w Maroku Ania Rzepka wspominała tak: „Wylądowaliśmy raz w małej marokańskiej mieścinie. Sypialnie nie miały okien, pokój, który mi przypadł w udziale, był mało atrakcyjny, więc rozłożyłam się na ławie w salonie. A w odległości 150 m od okna huczał ocean. I chociaż miejsce było średnie, to to jedyne naprawdę pamiętam. Pierwszy raz w życiu ocean ukołysał mnie do snu...”. Cywilizacja, nie tylko noclegowa, wraca mniej więcej od Rabatu.

Jedzenie



Uroki hiszpańskiego jedzenia najłatwiej będzie docenić w Tarifie, gdzie można spróbować przeróżnych, i co ważne, świeżych owoców morza. W Maroku jedzenia jest pod dostatkiem praktycznie wszędzie. Jeśli w jakiejś przydrożnej budce widać dym, można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że będzie tam coś do jedzenia. Tylko lepiej nie zwracać uwagi na higienę czy raczej jej brak. Trzeba po prostu jeść i się nie przejmować. Króluje oczywiście tadżin i inne proste dania, ale łatwo również o świeżo wyciskane soki, pyszne awokado, orzechy czy figi.



Nawigacja

Jest to jeden z mniej skomplikowanych etapów. W skrócie można by powiedzieć, że najpierw objeżdżamy góry Sierra de Grazalema, a potem w Maroku po prostu jedziemy na południe wzdłuż wybrzeża Oceanu Atlantyckiego. Choć oczywiście jak zagłębimy się w sieć dróg, to nie jest to już tak proste i oczywiste. Nie podróżujemy długo jednym szlakiem rowerowym, a właściwie poza 15 km w Hiszpanii, nie podróżujemy żadnym szlakiem rowerowym, ale pokonujemy długie odcinki bez zmieniania dróg. Momentami możemy czuć się niepewnie, gdy w Hiszpanii często przeskakujemy z dróg asfaltowych na szutrowe i z powrotem albo gdy przejeżdżamy przez niektóre większe marokańskie miasta, jak Tanger czy Rabat. Choć wszystko zależy od tego, jak bardzo będziemy chcieli spenetrować ich centra i ile będziemy chcieli zwiedzić, bo samo przejechanie główną drogą również jest dość proste i intuicyjne. Do tej pory przez całą Hiszpanię, a właściwie jeszcze przez pół Francji, podróżowaliśmy głównie na zachód, lecz w Morón de la Frontera osiągnęliśmy punkt zwrotny. Jesteśmy już wystarczająco daleko, by zacząć zjeżdżać w dół, czyli na południe. Z tego miejsca, a nawet nieco wcześniej, można by obrać kurs na Rondę i Parki Narodowe Sierra de Grazalema oraz Los Alcornocales – trasa byłaby fenomenalna, ale ze względu na potężne góry, stojące na drodze do wybrzeża, pewnie poza zasięgiem możliwości większości osób. Dlatego ostatecznie zdecydowałem się na wariant objeżdżający cały maszyn górski od zachodu – widoki nadal są ładne, za to teren tylko umiarkowanie pofałdowany.





Czy to jeszcze Hiszpania, czy już Maroko? Odpowiedź wcale nie jest taka prosta i oczywista...



Fragment ścieżki rowerowej Via Verde de la Sierra z Coripe do Puerto Serrano.

Jedyną ścieżką rowerową

Z Morón de la Frontera wyjeżdżamy średnio ruchliwą drogą asfaltową o numerze A-8126, a naszym pierwszym celem jest oddalona o 20 km miejscowość Coripe. Właściwie przez cały czas jest pagórkowato, trochę podjeżdżamy, trochę zjeżdżamy, choć ciągle z lekką tendencją pod górę. Mamy 320 m do podjechania i 220 m do zjechania. Krajobraz momentami przypomina wydmy łagodnie wyszlifowane przez wiatr – nie pasuje tylko to, że czasem coś na nich rośnie. Za **Coripe** zaczyna się zjazd (–100 m na 2,5 km) i skręcamy w prawo na ostatnią na trasie sztafety ścieżkę rowerową Vías Verdes o nazwie „de la Sierra”. Zanim jednak na nią wjedziemy, warto pojechać drogą jakiś kilometr dalej, żeby zobaczyć Chaparro de la Vega – ponad 200-letni (choć niektórzy twierdzą, że 700-letni!) dąb bezszypułkowy o wysokości 13 m i średnicy korony ponad 28 m. Jest

***Skrećamy w prawo
na ostatnią na trasie
sztafety ścieżkę rowerową
Vías Verdes o nazwie
„de la Sierra”.***

to lokalny pomnik przyrody. Wracając jednak do Via Verde de la Sierra. Na początku XX wieku postanowiono wybudować 119-kilometrową linię kolejową łączącą Jerez de la Frontera z Almargen. Kolej miała przydać się wszystkim – lokalnym mieszkańcom, firmom oraz

wojsku – rozpoczęto prace, przygotowano teren, zbudowano niezbędne wiadukty oraz tunele, a potem przyszła hiszpańska wojna domowa w drugiej połowie lat 30. i prace wstrzymano. Z kolei w latach 60., podobnie jak inne linie, tak i tę spisano na straty, ponieważ Hiszpania potrzebowała ogromnych kredytów, żeby wygrzebać się z recesji, a bank centralny nie chciał zgodzić się na dotowanie nierentownych projektów. Tylko na odcinku 21 km w ogóle położono tory i zdążyły nimi przejechać jedynie testowe pociągi. W budynku jednej ze stacji przez wiele lat mieszkali robotnicy z rodzinami czekając na pociąg o nazwie „lepsze czasy”, ale niestety dla nich, ten nigdy nie nadjechał. W ostatnich latach na 36 kilometrach pomiędzy miejscowościami Olvera i Puerto Serrano utworzono szutrową drogę

rowerową. Via Verde de la Sierra została uznana za najlepszą „Zieloną Trasę” w Europie w 2009 roku oraz znalazła się na drugim miejscu w kategorii „Excellence” w roku 2013. Na całym odcinku pokonuje się 30 tuneli i 4 wiadukty oraz mija się 5 stacji zamienionych dzisiaj na hotele i restauracje. My na trasie sztafety wjeżdżając na szlak w okolicach Coripe zaliczamy dokładnie 14,5 km i już na samym początku 990-metrowy tunel u podnóża góry Cerro del Castillo. Trasa wije się wzdłuż rzeki Guadalete i oferuje naprawdę fantastyczne widoki. W takim miejscu warto by mieć drona, żeby móc uchwycić rowerzystów na malowniczych kamiennych wiaduktach. Trochę żał, że korzystamy tylko z niecałej połowy tej ścieżki, ale jednocześnie trzeba zwrócić uwagę na to, że po deszczu warunki do jazdy mogą być trudne, a ścieżka gliniasta i wciągająca nie tylko ze względu na krajobrazy.

Mijając Puerto Serrano skręcamy na stary popękany asfalt, który wśród płaskich pól i łąk prowadzi nas przez ponad 10 km do miasteczka **Villamartín**. Na kolejnym odcinku chcemy dostać się do miejscowości Arcos de la Frontera, co wymaga objechania zbiornika Embalse de Bornos. Możemy to zrobić od zachodu udostępnioną dla rowerów autovią, czyli rodzajem drogi szybkiego ruchu lub od wschodu, częściowo mniejszymi drogami, ale nieco dłużej (22 km vs. 27 km). Z perspektywy czasu, myślę, że lepiej wybrać dłuższy, ale spokojniejszy wariant. Szczególnie gdy trafią się takie warunki pogodowe, jak podczas sztafety.

„Pogoda była zmienna. Deszcz albo siąpił, albo padał, albo lał, albo smagał w pysk na odlew. Jedziesz pod górę kilka kilometrów z wiatrem i deszczem w pysk, wreszcie jest z 300 m zjazdu i... nie jedziesz, bo wiatr taki, że ledwo się toczysz, w końcu marzniesz w ciągu kilkunastu sekund, więc zaczynasz pedałowac, żeby... jechać w dół. Smutek i nostalgia” – mogliśmy przeczytać w relacji z tego etapu.

***Deszcz albo siąpił,
albo padał, albo lał,
albo smagał w pysk
na odlew.***

Arcos de la Frontera jest zawieszonym na zboczu nad rzeką Guadalete miasteczkiem z zachwycającymi kościołami – zbu-

dowaną w XV i XVI w. bazyliką Santa María de la Ascension, która łączy styl gotycki z barokiem oraz kościołem San Pedro, który wygląda, jakby w każdej chwili mógł spaść do rzeki. Równie niezwykle widoki rozpościerają się z tarasu hotelu Parador Arcos de la Frontera o wnętrzach utrzymanych w stylu mauretańskim.



Za Arcos wskakujemy na mniejszą lokalną drogę o niewielkim ruchu samochodowym – CA-534, wąski malowniczo poprowadzony asfalt prowadzi nas najpierw do tamy na rzece Majaceite, a później do miejscowości **San Jose del Valle**. Niedaleko tamy nad jeziorem Guadalcacin mieści się kemping, który może być dobrym miejscem na nocleg. San Jose to mała miejscina, ale nasza sztafeta spotkała tam pracującą w sklepie spożywczym Sylwię – Polkę, która mieszka tam ze swoją mamą – jeśli będziecie w okolicy, przekażcie pozdrowienia. W San Jose skręcamy w prawo, droga wyprowadza nas z miasteczka pod górę, a po pewnym czasie przechodzi w szuter i dociera do średniowiecznego zamku Girona. Jest to miejsce o tyle ciekawe, że nie prowadzi tutaj żaden asfalt, a na zamku jest organizowanych sporo wydarzeń kulturalnych. Kontynuujemy jazdę naszym szutrem do Paterna de Rivera, gdzie zmieniamy drogę na główniejszą (A-389), prowadzącą do Medina Sidonia. Ostatnie 5 km może być wymagające, wyjeżdżamy 200 metrów pod górę, a nachylenie momentami osiąga 8–9%.



Część trasy w Hiszpanii stanowią spokojne szutry przebiegające w okolicy lokalnych farm i będące łącznikami pomiędzy kolejnymi główniejszymi drogami asfaltowymi. Gdzieś w okolicy Medina Sidonii sztafeta przekroczyła 5000. kilometr.

W krainie białych pudełkowych domków

Medina Sidonia to miasto, którego historia sięga czasów rzymskich, a najważniejsze zabytki, np. zamek Torrestrella, pochodzą z epoki mauretańskiej. Z kolei gotyckie kościoły to już dzieło chrześcijan, którzy odbili te tereny od Arabów. Miasto jest pełne charakterystycznych, pomalowanych na biało niskich domów z mauretańskimi łukami, kolumnami i dziedzińcami. Mieszczą się w nich nawet lokalne hotele. Naszym kolejnym celem jest oddalone o 20 km **Benalup Casas Viejas** – z Mediny najpierw zjeżdżamy (-200 m) do głównej przelotówki A-396, a potem klimatycznym szutrem wzdłuż niej i przez historyczne rzymskie mostki na rzeczce Arroyo del Yeso. Benalup to kolejne miasteczko pełne białych domów, które są znane w całej prowincji Kadyks. Jesteśmy już zaledwie 50 km od wybrzeża Oceanu Atlantyckiego i Tarify, a ten odcinek to, jak pisał Jacek w swojej relacji, „raczej łatwizna – droga prosta jak drut, nawet miła odmiana po górskich meandrach, trochę podjazdów dla złamania monotonii”. Pod koniec listopada nasza ekipa natknęła się na bociany zbierające się do przelotu do Afryki: „Widzieliście kiedyś, jak bociany zbierają się u nas do wy-

„Widzieliście kiedyś, jak bociany zbierają się u nas do wylotu? Nad Biebrzą czy Bugiem, na przykład? Otóż my się dzisiaj dowiedzieliśmy dla Was, gdzie one mają przystanek przed skokiem do Afryki.

lotu? Nad Biebrzą czy Bugiem, na przykład? Zbiera ich się tam tysiące. Otóż my dzisiaj dowiedzieliśmy się dla Was, gdzie one mają przystanek przed skokiem do Afryki. To taka rozległa farma z mokradłami w Andaluzji. Latały nad nami, chodziły, wygrzewały się w słońcu. Wyglądały wzruszająco pięknie. To taka chwila, której zdjęcia nawet nie próbują oddać”.

Na odcinku do Tarify jedziemy wążiut-

kimi asfaltami, najpierw wzdłuż granicy parku Los Alcornocales, a później drogą CA-9210 przez jego teren. Droga wyprowadza nas idealnie na wprost plaży, na której nawet w listopadzie można spotkać dziesiątki kitesurferów.

I jesteśmy w **Tarifie** – najbardziej wysuniętym na południe mieście Hiszpanii. Tutaj kończy się Europa.

Znajdujące się tutaj punkty widokowe (np. Mirador del Estrecho, Isla de las Palomas) przy dobrej pogodzie pozwalają zobaczyć zarysy północnej Afryki, od której z tego miejsca dzieli nas zaledwie 14 km. Jednym z najważniejszych zabytków w Tarifie jest brama Puerta de Jerez. Wybudowana w XIII wieku była jedną z kilku bram, które otaczały miasto i miały za zadanie je chronić. Dziś Puerta de Jerez stanowi umowną granicę między starą i nową częścią miasta. Przekraczając ją, wchodzimy w ciasne i kręte uliczki starówki. Zamek w Tarifie to bez wątpienia najbardziej emblematyczny zabytek w całym mieście. Wybudowany w I wieku przez kalifa Kordoby Abd-ar-Rahmana III stanowił ważny punkt strategiczny w tej części Półwyspu Iberyjskiego. W późniejszych stuleciach, gdy muzułmanie zostali wyparci z Hiszpanii, zamek przejął Alonso Pérez de Guzmán (zwany Dobrym, hiszp. el Bueno). Człowiek ten zapisał się w historii miasta swoim bohaterskim czynem, poświęcając życie syna w imię ochrony miasta.

Mogłoby się wydawać, że teraz wystarczy wskoczyć na prom i już jesteśmy w Maroku. Nic bardziej mylnego. „Wczoraj zapiąłem rowery” – pisał Jacek. „A dzisiaj ich nie otworzyłem, gdyż nie znalazłem kluczyka”. Na szczęście w okolicy pojawiła się policja, która za pomocą przecinaka zrobiła włam na nasze rowery. I tym sposobem sztafeta mogła ruszyć dalej, ku Afryce.

I jesteśmy w Tarifie – najbardziej wysuniętym na południe mieście Hiszpanii. Tutaj kończy się Europa.



Zmieniamy kontynent

Prom z Tarify płynie do Tangeru. Podróż trwa około 35 minut. A **Tanger** to drzwi do innego świata. Wprawdzie nie jest to już to samo miasto, które możemy oglądać w starych szpiegowskich filmach, ale nieco z tego klimatu jeszcze zostało. Tanger od 1923 roku był podzielony pomiędzy kolonialne mocarstwa, z których żadne nie chciało zrezygnować ze swojej strefy wpływów w tak strategicznym miejscu. Nie obowiązywały tu sztywne zasady czy prawo, które dałoby się egzekwować. Miasto oferowało nieskończoną ilość towarów, niezapomniane wrażenia, ale było też niebezpieczne. Masowo zaczęli tutaj ściągać Europejcy i Amerykańscy pisarze, muzycy, artystyczne wolne duchy, ale również handlarze, drobne cwaniaki i przestępcy. Wszystkie usługi i towary kojarzące się z przemytem czy czarnym rynkiem były tutaj dostępne – wystarczyło mieć odpowiednią ilość gotówki. Ten świat i jego legendy nadal tłą się w różnych miejscach miasta, ale przekroczenie jego niewidzialnej granicy nie jest ani łatwe, ani oczywiste. Dzisiaj Tanger i jego najbliższe okolice zamieszkuje około milion osób. Tradycja przeplata się z nowoczesnością na każdym kroku. Znajdź-

Tanger oferował nieskończoną ilość towarów, niezapomniane wrażenia, ale był też niebezpieczny.

my tu przeszkłone biurowce, szerokopasmowe drogi, rozwinięty port, szybkie pociągi i piękne promenady spacerowe, ale wystarczy wejść głębiej w stare wąskie uliczki i na każdym kroku spotkamy handlarzy i typowy azjatycko-afrykański gwar. Jeśli chodzi o atrakcje turystyczne,

to jedną z najpopularniejszych jest kabza – potężna warownia, oddzielona murami od medyny, wznosi się w najwyższym punkcie miasta. W jej obrębie znajduje się Pałac Królewski Dar el-Makhzen – obecnie muzeum historyczne, a także Ogrody Sułtana, z fontanną oraz drzewkami cytrusowymi.





Siłę oceanu najlepiej obserwować z murów lokalnej kabzy.



Medina w Asilah jest niepowtarzalna ze względu na panujący w niej spokój – tak inny i różny od chaosu i zgiełku, które panują w innych miastach.

Na południe prowadzą trzy drogi, które stosując polską terminologię można by określić jako autostrada, krajówka i wojewódzka. Wybieramy oczywiście tę najmniejszą (nr P4603), pozwalającą podróżować w mniejszym ruchu samochodowym. Po opuszczeniu Tangeru droga przez około 30 km przebiega w głębi lądu, żeby w końcu doprowadzić nas nad długo wyczekiwany ocean i do miasteczka **Asilah**. Możemy odetchnąć. Duże marokańskie miasta potrafią być przytłaczające – ciągły szum, dźwięk klaksonów, chaotyczny ruch aut i ludzi, nagabywanie sprzedawców próbujących przekonać nas, że ich dywany będą się pięknie prezentować we wszystkich pomieszczeniach naszego domu – na chwilę ten świat może pochłonąć bez reszty, ale na dłuższą metę trudno jest w takim otoczeniu odpocząć. Dlatego Asilah jest dobrym miejscem na przystanek. Niewielka medyna ze swoimi bielutkimi pudełkowymi domkami stanowi idealne miejsce do spacerów, bo bez natłoku europejskich turystów sprzedawcy są spokojniejsi. Fale niespiesznie rozbijają się o mury obronne, a wilgotna mgiełka znad oceanu spowija miasto w świetle zachodzącego słońca. W takim otoczeniu łatwiej jest chłonąć Maroko. Dodatkowo, sztafeta znalazła

***Niewielka medyna
ze swoimi bielutkimi
pudełkowymi domkami
stanowi idealne miejsce
do spacerów, bo bez
natłoku europejskich
turystów sprzedawcy są
spokojniejsi.***

tutaj nocleg w cudownym marokańskim domu, o niemal królewskich komnatach z widokiem na ocean.

Wyjeżdżając z Asilah zostawiamy na chwilę ocean i ruszamy na jedyny bardziej pagórkowaty odcinek na trasie do Casablanki. Z miasta wyjeżdżamy „jedyneką”, czyli National Route 1, natomiast już po chwili skręcamy w prawo w podziemną drogę R415, która przez 15 km (12 km pod górę, 3 km w dół) wije się po

marokańskich wzgórzach, zahaczając o kilka klimatycznych wiosek i przydrożnych straganów z lokalnymi owocami. I to jest jedna z najprzyjemniejszych chwil podczas takiej podróży – powrót do prostego życia, z dala od miasta, pośrodku niczego, z możliwością kupienia soczystego melona czy arbuza, którego smak wspomina się jeszcze długo po powrocie do domu.

Raj dla obserwatorów ptaków

Nasza „415” przecina główną NR1 i prowadzi dalej w głąb lądu, co nie jest nam na rękę, więc zjeżdżamy na krajówkę. Obok jest również autostrada, więc największy ruch prowadzi tamte dy, ale i tak trzeba się przestawić na ostrożniejszą jazdę i przyzwycząić do większego ruchu samochodowego. NR1 prowadzi nas znowu na chwilę nad ocean do Al-Ara’isz, najpierw 8 km niemal cały czas pod górę (+140 m), a potem kolejnych 15 km już w dół (–220 m). **Al-Ara’isz** nie wyróżnia się niczym wartym uwagi, poza tym, że leży u ujścia rzeki Loukos do oceanu. Kontynuujemy jazdę główną drogą przez całe miasto i jeszcze 10 km dalej, po czym skręcamy znowu na mniejszą drogę i po 30 km pagórków (+185 m, –205 m) jesteśmy w kurorcie **Moulay Bouselham**, gdzie warto zatrzymać się na nocleg przed kolejnym odcinkiem. Do wyboru jest zarówno kemping (Atlantis Gate), jak i kilka hoteli i pensjonatów.

W pobliżu Moulay Bouselham znajduje się jedna z największych atrakcji marokańskiego wybrzeża Atlantyku – Park Narodowy Merja Zerga – Błękitna Laguna.

Poza wspaniałymi piaszczystymi plażami w pobliżu znajduje się jedna z największych atrakcji marokańskiego wybrzeża Atlantyku – Park Narodowy Merja Zerga – Błękitna Laguna. Teren o powierzchni 73 km kwadratowych (4 km² wody i bagien) przyciąga niezliczone ilości ptaków wędrownych, w tym dzikie ptac-



two, brodziki i flamingi, co czyni go jednym z głównych siedlisk obserwacyjnych w Maroku.

W Moulay Bousselham można wynająć przewodnika i udać się na kilkugodzinną obserwację ptaków.

Znowu odjeżdżamy od oceanu, okrążamy lagunę i skręcamy na lokalną drogę P4214, która jest typowym traktem transferowym. Prowadzi przez ponad 60 km równolegle do autostrady A1, teren jest prawie płaski, właściwie nic się nie dzieje. W pewnym momencie autostrada staje się obwodnicą Kenitry, a my odbijamy w stronę miasta i wybrzeża, po 20 km jesteśmy w centrum, a po kolejnych 10 nad Atlantykiem.

Kenitra jest położona nad rzeką Sebou, a jej historia jest bardzo krótka. Osadę w tym miejscu założył francuski generał Louis Hubert Lyautey w roku 1912 i nazwano ją na jego cześć Portem Lyautey. Był to głównie port rzeczny służący do przeładunku towarów, szczególnie owoców cytrusowych, zbóż i warzyw, ponieważ cała okolica do dzisiaj utrzymuje się głów-

***Kenitra dzisiaj właściwie
niczym nie przyciąga,
zdecydowanie ciekawszym
i ładniejszym miejscem jest
Mehdia.***

nie z rolnictwa. Wraz z odzyskaniem niepodległości przez Maroko w roku 1956 zmieniono nazwę miasta na Kenitra. Od lat 70. do roku 1991 marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych miała tutaj wspólną bazę z wojskami marokańskimi. Dzisiaj miasto

właściwie niczym nie przyciąga, zdecydowanie ciekawszym i ładniejszym miejscem jest **Mehdia**, ze swoją warowną kabzą strzegącą ujścia rzeki Sebou i dostępu do dawnego portu Lyautey. W trakcie II wojny światowej Amerykanie uznali, że jest to strategiczne miejsce na wybrzeżu Oceanu Atlantyckiego i przez 3 dni w listopadzie 1942 roku toczyli walki z Francuzami o Kabzę Mehdią. Mehdią to dobre miejsce na kolejny nocleg – jest tutaj kemping, hotel, wiele restauracji i przede



wszystkim ciągnące się kilometrami plaże, pozwalające złapać oddech podczas zachodu słońca.

Z Mehdii wyjeżdżamy przez Park Narodowy Sidi-Boughaba – jest to piękny teren nad jeziorem, z mnóstwem ptactwa, można tutaj zobaczyć między innymi kaczkę marmurkę, sowę błotną czy flamingi. Na terenie parku znajduje się sporo ścieżek pieszych i niestety również pełno śmieci, co trochę zabija urok tego miejsca.

Przez stolicę do Casablanki

Wyjeżdżamy na około 10 km na główną drogę (NR1), a potem skręcamy w lewo i jedziemy równolegle do niej przez lokalne wioski aż do **Rabatu** – administracyjnej stolicy Maroka. W odróżnieniu od Casablanki czy Marrakeszu, Rabat jest bardzo spokojnym miastem. Miesza się tu marokańska tradycja i europejskie wpływy. Stara tradycyjna kazba z jednej strony i postkolonialna, francuska zabudowa z drugiej. Piękna i potężna twierdza Szalla z jednej strony i wysoka, a jednocześnie lekka wieża Hasana z drugiej. Wszystko to ze sobą ładnie współgra. Warto zobaczyć pozostałości budowli rzymskich (mury obronne, forum, termy, resztki budowli publicznych), cytadelę Kasba al-Udaja (XII–XVII w.), kompleks ruin Szalla i meczet grobowy (XIII w.).

Przejeżdżając przez Rabat droga doprowadza nas znowu nad ocean i tym razem przez niemal 20 km możemy cieszyć się lekką bryzą, rześkim powietrzem i promenadą ciągnącą się wzdłuż brzegu. Ania Rzepka wspominała ten fragment jako wspaniałą nagrodę, bo kilku dniach jazdy przez marokańską prowincję. Promenada w końcu się urywa, nadal jesteśmy blisko oceanu, ale wzmacza się ruch samochodowy, bo do samego Al-Muhammadijja jedziemy przez małe kurorty z dostępem do popularnych plaż. **Al-Muhammadijja** to miasto przemy-



Radość z osiągnięcia mety sztafetowego etapu jest zawsze taka sama – witamy w Casablance – w tle Meczet Hassana II.

słowo-handlowo-turystyczne, ładne, choć bez porywającej historii i zabytków.

Znajdują się tutaj największe marokańskie rafinerie ropy i piękne długie piaszczyste plaże.

Można więc zatrzymać się w jednej z kawiarenek nad oceanem, pokontemplować otaczającą nas rzeczywistość i ruszyć dalej, bo Casablanka, czyli cel tego etapu, jest już stąd rzut beretem. W tym wypadku rzucać należy na 35 km. Na szczęście żadne góry nie stoją po drodze, więc beret powinien dolecieć bez problemów.

Casablanka to największe miasto Maroka, prężnie działający port nad

Oceanem Atlantyckim, centrum przemysłu, kultury i biznesu oraz bardzo popularna destynacja wśród turystów. Mieszka tu obecnie 3 miliony osób, choć jeszcze w połowie XIX wieku była to maleńka osada licząca zaledwie około 600 mieszkańców. Dzisiejsza stara medyna stanowiła wówczas całość Casablanki. Dopiero, gdy zdamy sobie z tego sprawę, możemy w pełni docenić, jak wielki cywilizacyjny skok się tutaj do-

konał. Dziś Casablanka z sukcesem

łączy wpływy świata zachodu z kulturą islamską, należy do najbardziej liberalnych islamskich miast świata. Co ciekawe, funkcjonują dwie nazwy miasta – na zachodzie wszyscy znają Casablankę, natomiast w świecie arabskim używa się oryginalnej nazwy Ad-Dar al-Bayda'. Najważniejszym zabytkiem

„Wjeżdżamy windą i pojawia się rytmiczna, transowa, afrykańska muzyka. Mówię: «Hej, to najfajniejsza muzyka do windy, jaką słyszałem!». A dziewczyny na to chórem: «To nie jest muzyka do windy»...”



jest niesamowity, drugi co do wielkości na świecie Meczet Hassana II, mieszczący około 100 000 wiernych.

Warto również zobaczyć tutejszy minaret, wznoszący się na wysokość 210 metrów i będący najwyższą tego typu budowlą na świecie. Budowa całego meczetu kosztowała, bagatela, 600 mln dolarów.

Poza tym, w mieście można podziwiać wiele innych budynków muzułmańskich oraz sporo kolonialnych zabudowań mauretańskich.

Nasza sztafeta dotarła do Casablanki z jednym dniem zapasu, co pozwoliło na odwiedzin w lokalnej klinice onkologicznej. Miało być kurtuazyjnie i kameralnie, a skończyło się typowo po afrykańsku, a więc tłum ludzi, taneczna muzyka, tańce, telewizja, kamery, oficjele, wystąpienia. Oni naprawdę umieją się bawić! Jacek relacjonował to tak: „Wjeżdżamy windą i pojawia się rytmiczna, transowa, afrykańska muzyka. Mówię: «Hej, to najfajniejsza muzyka do windy, jaką słyszałem!». A dziewczyny na to chórem: «To nie jest muzyka do windy»...”. Bum – drzwi się otwierają i wdziera się jeden wielki rytm i rejwach: wszystko pulsuje i podskakuje jak szalone, wszystko jest jedną wielką radością. Oszołomieni wytaczamy się z windy prosto w objęcia, zostajemy porwani do tańca. To trwa i trwa, jest marokańsko-afrykańsko i cudownie”.







Małgorzata Idzikowska:

Na naszym etapie nastąpił naturalny podział na grupę szybszą, która była często z przodu, i wolniejszą. My we trójkę – ja, Kamila i Jacek – często zamykaliśmy stawkę. Jechaliśmy wolniej i robiliśmy więcej przystanków, w tym dość często zdarzały się nam przystanki krajoznawcze. W Hiszpanii mieliśmy ku temu więcej okazji, mnie zachwyciła Andaluzja i trasa na samym południu Półwyspu Iberyjskiego, gdzie były tylko pastwiska i bezmiar ogromnej przestrzeni dookoła. Gdy dojechaliśmy na Tarifę i stanęliśmy nad oceanem, na samym końcu Europy, to był dla mnie jeden z tych momentów, gdy było szczególnie pięknie i poruszająco. W czasie jazdy lub krótkich przystanków, przytrafiały nam się takie jakby „mikroprzygody”. Na przykład w czasie posiłków, bo czasami jedliśmy po drodze i trafialiśmy do przedziwnych miejsc. Pamiętam jedno takie miejsce w Maroku, mały budynek koło stacji benzynowej. Była tam długa lada, za którą znajdowało się coś na kształt sklepu, ale nie do końca mam pewność. Na ladzie stała kuchenka elektryczna, a na niej garnek, w którym gotowała się zielona soczewica. Normalnie w Europie bym jej nie tknęła, a tam zjadłam i była całkiem zająca. Jestem pewna, że w Polsce z takiego miejsca nikt z nas by nie tknął jedzenia, a tam po potężnym wysiłku fizycznym wszystko smakowało świetnie. W Maroku na każdym kroku widać, jak ważne jest dla tych ludzi połączenie umysłu i ciała. Oni na to zwracają uwagę dużo większą niż my w Europie i mocno to podkreślają. My jesteśmy skoncentrowani na nauce i jej osiągnięciach, wszystko uzasadniamy wynikami badań, tak zwanym „szkiełkiem i okiem”. Marokańczycy nauczyli mnie, że nie można zapominać o tym, co jest w głowie i sercu, o wsparciu psychologicznym, o dobrej energii, dobrym słowie, pozytywnym myśleniu. I to dotyczy zarówno zdrowych, jak i chorych. Niestety także w procesie leczenia onkologicznego te tematy są u nas zepchnięte gdzieś na bok. Powinniśmy to szybko zmienić, bo to ma ogromny wpływ na skuteczność terapii. 🚲



Ania Rzepka:

Byłam inicjatorką spotkania w klinice onkologicznej Al Kindy w Casablance. Jeszcze przed wyjazdem pomyślałam sobie, że robimy tak niesamowitą rzecz, że warto o tym mówić głośno. Ludzie przecież chorują wszędzie, nie tylko u nas. Choroba jest międzynarodowa, więc wszyscy się z tym problemem stykają, bez względu na płeć pochodzenie, zamożność czy wyznanie. Napisałam do kilku miejsc zlokalizowanych na naszej trasie z propozycją, by ktoś może wspomniał o nas w lokalnych mediach. Chciałam jak najszerszej nagłośnić ideę Rollingu. Na moją propozycję odpowiedziała pani z centrum Al Kindy. Jest to pierwsza w Maroku prywatna klinika onkologiczna, która powstała 30 lat temu. Ma ona bardzo duże zasługi w leczeniu raka i działa trochę jak Rak'n'Roll, bo oprócz leczenia proponuje pacjentom także wiele różnych aktywności wspierających np. terapię sztuką, psychoonkologa itp. Świadczą oni bardzo szeroką pomoc swoim pacjentom i mimo iż jest to klinika prywatna, to leczą się tam wszyscy, nie tylko ludzie zamożni.

Poprosiłam, by napisali o Rolling 2 Zwrotnik, o tym, że jedziemy rowerami z Europy, ponad 8000 km, wszyscy po raku, by pokazać ludziom, że rak to nie wyrok, żeby nieść nadzieję. Jak się później okazało, centrum Al Kindy wspieło się na organizacyjne szczyty, jeśli chodzi o nasze spotkanie.





Ku naszemu wielkiemu zaskoczeniu oni zaprosili telewizję, dziennikarzy z radia i portali społecznościowych. Przynieśli nawet wielką flagę Polski, którą pożyczyci z konsulatu. Pięknie nas przywitani, sprowadzili z Marra-keszu jakiś marokański folklorystyczny zespół, który przez pół godziny witał nas śpiewami. Zorganizowali też spotkanie ze swoimi pacjentami, na które wynajęta była sala w hotelu, gdzie przyszło ponad 100 osób. To spotkanie w całej tej wyprawie było jakby wisienką na torcie. Wywoływało nieoczekiwane, bardzo silne emocje. Pacjenci Al Kindy opowiadali nam swoje historie, my opowiadaliśmy im swoje. Łzy się lały szerokim strumieniem, bo to było niesamowicie wzruszające. Wszyscy nas ściskali, chcieli sobie z nami robić zdjęcia.

Była tam też jedna Pani, która była w trakcie leczenia. Ona powiedziała mi, że odkąd jest w trakcie terapii, to nie śpi. Nie może. I po spotkaniu z nami wyznała, że dziś po raz pierwszy pójdzie spokojnie spać, bo gdy na nas patrzy, to jesteśmy dla niej żywym dowodem, że można przez raka przejść i być zdrowym. I ona dzisiaj uwierzyła, że też będzie zdrowa. To było coś tak niesamowitego, że do dziś, jak o tym opowiadam, to głos mi się łamie. To było bardzo wzruszające, bo te jej słowa zawierały wszystko to, co chcieliśmy osiągnąć tą wyprawą. 🚲





Znacząca większość tego etapu to główne drogi asfaltowe, ale zdarzają się również wspaniałe boczne szutry pozwalające jeszcze mocniej poczuć niesamowity klimat Maroka.



W KRÓLESTWIE TADŻINA

Etap 11

Kraj: Maroko

Skąd: Casablanca

Dokąd: Agadir

Dystans: 578 km

Przewyższenie: +5431 m/-5435 m

Szlaki: brak

Nawierzchnia: 90% asfalt

Uczestnicy etapu vel Marokańskie Strzały:

Sylwia Michalek, Sylwia Richter-Biegała, Magda Wills,
Tomasz Kaczor

Pilot: Szczepan Żurek

Suport: Krzysztof Kalarus





MAROKO

Casablanca

Al-Džadida

Safi

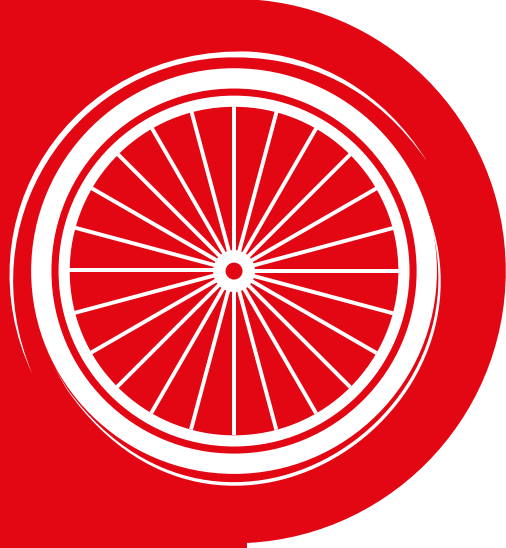
Essaouira

Agadir



TRASA:

Casablanca, Azammur,
Al-Džadida, Oualidia, Safi,
Souira Guedima, Essaouira,
Imsouane, Agadir



500
400
300
200
100
0
m



Etap 11

PROFIL TRASY:

Casablanca – Agadir

Dystans: 578 km

Przewyższenie: +5431 m/-5435 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 445 m



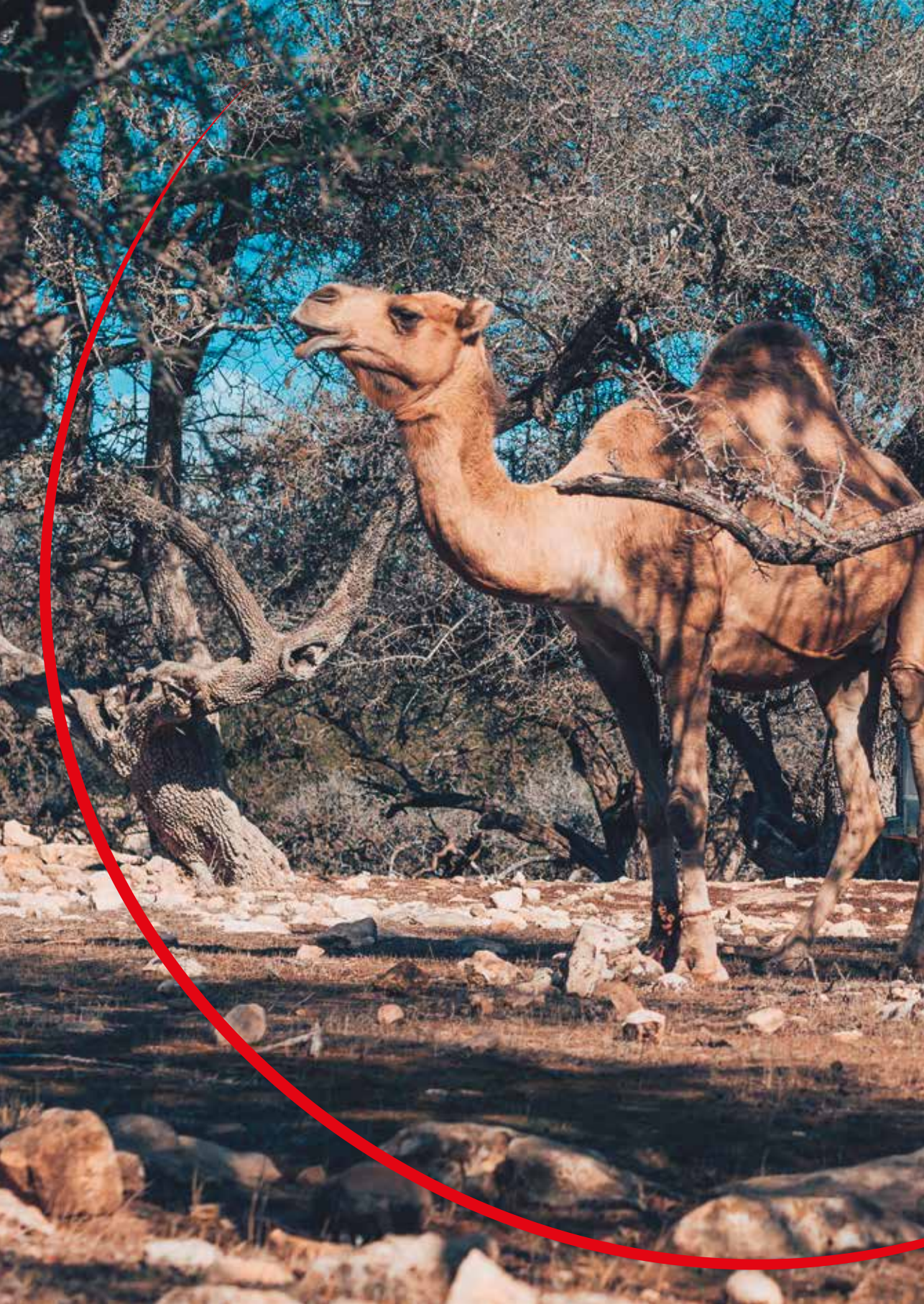
Podczas długiej rowerowej podróży życie staje się bardzo proste, codzienne aktywności są ograniczone do trzech elementów: jedzenia, spania i pedałowania – w takim układzie zaczynamy dostrzegać drobne rzeczy, które mogą sprawiać radość – jak np. przejechanie przez kałużę.

Trasa etapu 11. prowadzi szlakiem postkolonialnych fortec i spotów surferskich nad Oceanem Atlantyckim. Podróżujemy tak blisko oceanu, jak to tylko możliwe. Zaczynamy w nowocześniejszej i multikulturowej Casablance, a kończymy w słonecznym kurorcie – Agadirze. Pomiedzy tymi lokalizacjami rozciąga się prawie 600 km wybrzeża, na którym znajdziemy tylko

Maroko jest wspaniałe, choć na pewno nie dla każdego. Jeśli wielkie oczekiwania zostawimy w domu, zaakceptujemy prostotę lokalnej codzienności i rzucimy się w wir przygody, to wrócimy zachwyceni.

trzy większe miasteczka – Al-Dżadidę, Safi i Essaouirę, a poza tym już wyłącznie mniejsze wioski i nadmorskie kurorty, choć to słowo ma tutaj nieco inne znaczenie niż na wybrzeżu hiszpańskim czy francuskim. Maroko jest wspaniałe, choć na pewno nie dla każdego. Jeśli wielkie oczekiwania zostawimy w domu, zaakceptujemy prostotę lokalnej codzienności i rzucimy się w wir przygody, to wrócimy zachwyceni. Wysmagani wiatrem, spaleni

słońcem, z brzuchami pełnymi tadżinów, miętowej słodzonej herbaty oraz głowami wypchanymi od wrażeń i historii do opowiedzenia po powrocie.





RRG

Embracing your
mobility



RRG Warszawa
www.rrgwarszawa.pl



Nasze suportowe Renault Trafic przeżyło więcej, niż ktokolwiek mógł przypuszczać.



To, że nie pokonujemy na tym etapie wysokich gór, wcale nie jest równoznaczne z brakiem podjazdów.

Trudność

Pod względem dystansu, przewyższenia i jakości dróg jest to etap umiarkowanie trudny. Na pewno troszkę trudniejszy niż pierwsza część przez Maroko, ale z kolei dużo łatwiejszy niż etapy przez Andaluzję czy Szwajcarię. Ewentualną trudność może sprawiać słabsza niż w innych miejscach dostępność noclegów i innej infrastruktury. Im dalej na południe, tym klimat staje się surowszy, a teren słabiej zaludniony, a tym samym odcinki pomiędzy miastami czy miasteczkami dłuższe. To przekłada się na konieczność pokonywania większych odcinków dziennych, więc finalnie w pobliżu gór Atlas trzeba liczyć się z przewyższeniem przekraczającym 1000 metrów dziennie. I to mimo że nie pokonujemy żadnych wysokich przełęczy – wystarczy raz i drugi zjechać z klifu nad ocean, żeby nabić 200 czy 300 metrów. W drugiej części około 60 km stanowią drogi szutrowe, ale poza tym podróżujemy główną przelotówką po asfalcie.

Noclegi

Im dalej na południe, tym rzadziej przejeżdżamy przez większe miasteczka, więc mamy mniej możliwości znalezienia noclegu, a co za tym idzie również wyboru. Po drodze trafimy kilka kempingów, ale spokojnie możemy oprzeć się na lokalnych pensjonatach czy hostelach, których w kurortach nad oceanem nie brakuje. A dodatkowo warto szukać lokali w mediach, po prostu pytając mieszkańców o dostępne noclegi. Zawsze coś się znajdzie, a noc spędzona w riadzie lub na dachu będzie na pewno ciekawsza niż w jakiegokolwiek komercyjnej lokalizacji znalezionej w internecie. Standard noclegów jest bardzo różny, trzeba być otwartym na to, co przyniesie los.

Jedzenie



Na stołach w tej części Maroka króluje tagine, tajine, tażin lub po prostu tadżin. Jest to zdecydowanie najpopularniejsza i najczęściej spotykana lokalna potrawa, którą można znaleźć w najróżniejszych odmianach. Tadżin to proste danie jednogarnkowe przygotowywane w specjalnym glinianym naczyniu w kształcie stożka. Do środka wrzuca się przede wszystkim jagnięcinę, ale znajdziemy również wersje z kurczakiem, wołowiną, samymi warzywami, a nawet z rybą. Gliniane naczynia oraz specjalny zestaw przypraw stwarzają niepowtarzalny mikroklimat i nadają potrawie charakterystyczny smak. Najlepiej korzystać z tadżinowni dla lokalnych mieszkańców, ponieważ w takich miejscach kucharze mają największy przerób i doświadczenie w przygotowywaniu tego tradycyjnego dania. Trzeba również spróbować grillowanych ryb, najlepiej świeżo złowionych i przyrządzonych na prostym przydrożnym ruszcie.

Nawigacja



Pod kątem orientacji w terenie jest to jeden z najłatwiejszych etapów. Przez większość czasu podróżujemy właściwie dwiema drogami – mniejszą R301 i głównym traktem biegnącym na południe, tzw. National Route 1 (N1). Pozostałe odcinki stanowią krótkie łączniki albo dojazdy do noclegów. Poruszamy się cały czas na południe, a od strony zachodniej rozciąga się Ocean Atlantycki. Łatwiej będzie już tylko na Saharze Zachodniej.



„To na koszt firmy”, czyli uczta u Manuela w L'Araignee Gourmande
w miejscowości Oualidia.





Początek trasy nie należy do najbardziej malowniczych – po prostu musimy wydostać się z Casablanki.



Kawiarnia na powietrzu w standardzie typowo afrykańskim.

Opuszczenie dużego europejskiego miasta na rowerze prawie nigdy nie jest przyjemne, natomiast wyjazd z metropolii w Afryce można określić jednym słowem – chaos. Trzeba to jednak jakoś zrobić. Najlepszym podsumowaniem może być zdanie Szczepana Żurka ze sztafetowej relacji po pierwszym dniu etapu: „Umiemy już rozpoznawać podstawowe marki samochodów po klaksonach”. Warto jednak pamiętać, że trąbienie w takich krajach jak Polska ma zupełnie inne znaczenie niż w Afryce czy Azji. U nas jest zazwyczaj wyrazem frustracji, a w takim Maroku rodzajem pozdrowienia lub ewentualnie sygnałem „uwaga, jadę!”. Nie należy więc traktować używania klaksonu jako czegoś negatywnego, wręcz przeciwnie.

Klaksony powoli cichną

Z Casablanki wyjeżdżamy asfaltową drogą o oznaczeniu R320, prowadzącą wzdłuż wybrzeża Oceanu Atlantyckiego. Będziemy z niej korzystać aż przez 80 km do miejscowości Azammur. Ponad połowę tego dystansu stanowią przedmieścia i lokalne

sypialnie Casablanki, ale z czasem intensywność doznań i częstotliwość klaksonowych pozdrowień maleje.

Azammur powstało jako osada berberska. W XV wieku przez 30 lat urzędowali tutaj Portugalczycy, którzy wzniesli wokół mia-

sta istniejący do dzisiaj wał obronny. Współcześnie miasto jest niewielkim ośrodkiem wypoczynkowym. Azammur dzieli zaledwie 15 km od Al-Dżadidy lub inaczej El-Jadidy, gdzie sztafeta zaliczyła swój drugi nocleg. Do **Al-Dżadidy** przyjeżdża się głównie po to, żeby obejrzeć portugalską fortecę. Jedną z głównych atrakcji jest podziemna cysterna, której piękno może równać się tylko z tą w Stambule. Portugalczycy wybudowali ją, żeby zapewnić sobie stały dostęp do wody zarówno w porze suchej, jak i podczas ewentualnych oblężeń miasta. Dziś stanowi piękną komnatę, bardzo popularną wśród odwiedzających miasto turystów.

**Do Al-Dżadidy
przyjeżdża się głównie
po to, żeby obejrzeć
portugalską fortecę.**

Nieopodal fortecy znajduje się Eglise de l'Assomption – Kościół Wniebowzięcia z XVII w., naprzeciwko niego meczet – Grande Mosquee, a dwie ulice dalej jeszcze jedna świątynia katolicka – kościół św. Antoniego Padewskiego.

Z Al-Dżadida wyjeżdżamy spokojną drogą (P3423) wijącą się wzdłuż wybrzeża i niemal przez cały czas dającą piękne widoki na ocean. Dopiero po około 20 km zaliczamy lekki podjazd i wyjeżdżamy na nieco główniejszą R301, którą będziemy podróżować przez 130 km aż do Safi, z czego 100 przebiega niemal bez zakrętów idealnie na południowy zachód. Za to z licznymi pagórkami. Na początek mijamy dymiącą elektrownię i oby nie śladem sztafety łapiemy trzeciego tego dnia kaptura i walczymy z wiatrem w drodze do Oualidii, gdzie czeka potężna kula pozytywnej energii – tak przynamniej podróżowała sztafeta. Obowiązkowa lokalizacja noclegu to L'Araignee Gourmande. „This is on the house” – powiedział pan Manuel, wnosząc dodatkowe 4 talerze z sałatkami. Potem powiedział to jeszcze 8 razy, wnosząc swoje „maison sélection” z owocami morza, za każdym razem dodając jeszcze „Bon Appétit”. A było co świętować! To była nagroda za pobicie trzech życiówek jednego dnia – 85 km z Al Dżadidy do Oualidii w czasie poniżej 9 godzin. „Wszystkie trudności poszły w niepamięć, kiedy przekroczyliśmy gościnne progi L'Araignee Gourmande. W Maroko jedliśmy dużo pysznych dań, ale to co zaserwował nam właściciel, nawet nie mieściło nam się w głowach (i na naszym stole!). W naszym doświadczeniu Maroko to prawdziwa uczta gościnności. Nie tylko niezliczone «bonjour», «ça va» i «salam alejkum» czy ciągłe przybijanie piątek z dziećmi wracającymi poboczem ze szkoły, klaksonowe pozdrowienia i wspaniałe jedzenie, ale też dużo miłych spotkań na parkingach i w kafejkach, pytań skąd i dokąd jedziemy oraz serdecznych interakcji z mieszkańcami” – pisał Szczepan Żurek w swojej relacji.

„This is on the house” – powiedział pan Manuel, wnosząc dodatkowe 4 talerze z sałatkami. Potem powiedział to jeszcze 8 razy.

Z laguny do stolicy ceramiki

Oualidia (lub inaczej Walidija) to uroczą miejscowość wypoczynkowa rozciągająca się na przepięknej lagunie w kształcie półksiężyca otoczonej złotymi piaskami. Jest chroniona przed dziką falą oceanu przez skalisty falochron.

Miasto jest szczególnie znane ze swoich ostryg i stanowi popularną destynację na weekendowy wypad z Marrakeszu czy Casablanki. Opuszczając Oualidię niemal od razu musimy zmierzyć się z podjazdem. Nie jakimś wybitnie długim, ale jednym z wielu. Przez 63 km do Safi jedziemy cały czas po połałdowanym klifie. A to wznosimy się na wysokość 100 metrów n.p.m., a to opadamy. Łączne przewyższenie na tym odcinku wynosi około 430 metrów. Jak pisał Szczepan: „Za wspaniałe widoki na ocean trzeba było zapłacić w postaci potu i bolących mięśni. Ale było warto. Płacić trzeba było też za tadżin z wielką rybą i tadżin – deser z owocami. Tyle że właściciel, jak sam się reklamował „najlepszej restauracji we wszechświecie”, nie powiedział ile. Kazał nam oszacować swoje usługi i przyjął tyle, ile mu zaproponowaliśmy, nie patrząc nawet na sumę, jaką mu wręczyliśmy. Dał nam jeszcze po porcelanowym kubeczku, mówiąc, że to jego wizytówki, i poczęstował darmową herbatą – płaci się tylko za cukier. Herbata bez cukru? „Chyba upadliście na głowę!”.

Docieramy do **Safi**, które słynie z potężnej Kechli – fortecy strzegącej wybrzeża od pięciuset lat. Jej wysokie postrzępione wieże pozwalają na podziwianie najlepszych widoków w okolicy. Miasto jest znane również wśród surferów i fanów wyrobów z ceramiki – lokalni rzemieślnicy tworzą na swoich kołach garncarskich prawdziwe cuda.





Wąskie uliczki Safi są idealne, żeby choć na chwilę się w nich zgubić tracąc poczucie czasu.

Jeśli chcielibyście przywieźć z Maroka jakieś ceramiczne pamiątki, to należy je kupić właśnie tutaj. Do zabezpieczenia suwenirów używa się gazet, bo jak mogliśmy przeczytać w relacji z etapu, podobno nikt ich nie czyta. „Marokańczycy mówią, że w całej gazecie tylko data wydania jest prawdziwa.

Marokańczycy mówią, że w całej gazecie tylko data wydania jest prawdziwa.

Dlatego w Safi gazety służą głównie do serwowania ryb i pakowania ceramiki.

Dlatego w Safi gazety służą głównie do serwowania ryb i pakowania ceramiki. Zużyliśmy więc kilka wydań dzisiejszych dzienników, najpierw pod rybkę, a potem żeby zabezpieczyć nasze miski, tadżiny i talerze zakupione hurtem u tutejszych rzemieślników”.

Po opuszczeniu Safi niezmiennie poruszamy się drogą numer R301, lecz jej pofałdowanie znacząco wzrasta. Na odcinku 130 km, które dzielą nas od Essaouiry, trzeba pokonać ponad 1100 metrów przewyższenia, a składa się na to suma niewielkich wzniesień po 30, 50, 70 metrów. Jest więc bardzo mocno pagórkowato. Cały obszar jest słabo zaludniony, a zabudowa rozproszona – trudno znaleźć jakiegokolwiek miejsce na nocleg, więc w harmonogramie sztafety wprowadziłem w tym miejscu dzień regeneracyjny – tylko 30 km dojazdu do miejscowości Souira Guedima. Na kolejny dzień mamy więc pozostałą, liczącą prawie 100 km część do Essaouiry. Można przenocować około 20 km wcześniej na kempingu o nazwie Spirit Nature Camp lub zjechać do samego miasta, co pewnie jest ciekawszym rozwiązaniem, bo mamy dostęp do lepszej infrastruktury, oceanu i możemy pozwieżdzać. O odcinku od Souira Guedima do Essaouiry Szczepan pisał tak: „Mimo że droga biegnie nad oceanem, to nie było wiele okazji do stołowania się na mieście. Wzdłuż naszej trasy dominowały niewielkie wioski z rozproszoną zabudową i gaje oliwne. Widzieliśmy więcej tłoczni oliwy niż naszych ulubionych tadżinowni. Skończyło się na tym, że na obiad wprosililiśmy się do zamkniętej poza sezonem restauracji. Na szczęście udało nam się spotkać panią, która zaproponowała, że może coś dla nas ugotować, na przykład... tadżin!

Operacja z obiadem zajęła nam przynajmniej dwie godziny (taki tadżin strasznie długo się gotuje, zwłaszcza jak przy okazji piecze się do niego chleb), co mocno zachwiało naszymi planami przyjazdu do Essaouiry przed zmrokiem”.

W historycznym Mogadorze

W języku polskim używa się nazwy **As-Suwajra**, z czasów panowania Francuzów przetrwała jednak **Essaouira** lub **Prowincja Essaouira** – taką nazwę znajdziemy na mapach Google. Z kolei historycznie, gdy w 1506 roku Portugalczycy wzniesli tu fort, miejsce było znane jako **Mogador**. Dziś Essaouira ze swoimi pięknymi plażami jest bardzo popularnym miejscem do uprawiania sportów wodnych, przede wszystkim każdej odmiany surfingu. Karbowane mury odegrały rolę czerwonego miasta w serialu „Gra o tron”. Można z nich podziwiać leżące około 1,5 km od plaży Wyspy Purpurowe oraz fruwiącące nad największą z nich jastrzębie i mewy. Wyspa jest rezerwatem przyrody i nosi nazwę Dżazirat Mukadur. Na uwagę zasługuje również medyna Essaouiry, która jest jedną z najwspanialszych w całym Maroku, a która od

2001 roku jest wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

W mieście od 1998 roku odbywa się również „marokański Przystanek Woodstock” – Gnoua World Music Festival, podczas którego latem rozbrzmiewają rytmy muzyki łączącej jazz i reggae z przedislamskimi wierzeniami animistycznymi i melodiami rejonu subsaharyjskiego.



Po opuszczeniu miasta można podróżować głównym i właściwie jedynym asfaltem w okolicy – drogą N1 albo wybrać wariant nieco bardziej przygodowy i przejazd szutrowo-kamienistą drogą o oznaczeniu P2201. Zawsze w takich momentach zastanawiałem się, czy stawiając na przygodowość nie różnię się z oczekiwaniami uczestników sztafety, ale tym razem trafiłem w dziesiątkę. „To był absolutnie najbardziej malowniczy dzień naszej zmiany. Zachwyty nad krajobrazem rosły odwrotnie proporcjonalnie do jakości nawierzchni na drodze.

**Maroko widziane
z perspektywy wysokiego
klifu nad Atlantykiem
jest obłędne.**

W momencie kiedy skończył się asfalt (po ledwie 10 km od Essaouiry), zaczęło się robić naprawdę pięknie. Po kolejnych 20 km, kiedy droga wspięła się na klif, widoki zrobiły się cudne. A już po 50 km, kiedy nawierzchnia składała się z losowo porzrzucanych kamieni

wielkości sporych jabłek, panorama oceanu z wysokiego klifu dosłownie zapierała dech. W pakiecie dzisiejszego touru „Marroco of the beaten track” można było sobie zrobić selfie z wielbłądem i zjeść rybę prosto z morza (taką grillowaną, oczywiście na gazecie). Trzeba było też wspiąć się dwa razy z poziomu morza na 300 m i dwa razy zjechać na 0 metrów. Trzeba było załatać 3 dętki i przez pół dnia manewrować między kamieniami i kałużami. Ale to i tak był najlepszy odcinek! Przejechaliśmy dziś bez mała 100 km po pustkowiach, zajeżdżając do kilku wyludnionych po sezonie miejscówek surferów. Maroko widziane z perspektywy wysokiego klifu nad Atlantykiem jest obłędne” – pisał Szczepan, gdy dotarli do Imsouane.

Odcinek „off the beaten track” ma około 30 km, potem wyjeżdżamy znad oceanu na główną drogę na wysokość około 300 metrów n.p.m., by po 50 km znowu z niej zjechać i spaść nad sam ocean do kolejnego królestwa surfingu. **Imsouane** to mała wioska rybacka, która może się poszczycić ponad 300 słonecznymi dniami w roku i czterema surferskimi spotami o różnej skali trudności, więc jest bardzo popularnym miejscem.



Druga część etapu jest nieco trudniejsza, ale również dużo ciekawsza.

To miejsce właściwie można by śmiało ominąć – zjeżdżamy z głównej drogi na nocleg i zamiast zrobić 6 km, jedziemy 20, a na dodatek musimy zjechać z wysokości ok. 300 m nad ocean, a potem całe to przewyższenie odzyskać. Z drugiej strony – czasem właśnie takie małe wycieczki w bok sprawiają, że nasza podróż nabiera klimatu, wchodzi w inny wymiar – opuszczamy główny, ubity tysiącami kół trakt, żeby poczuć prawdziwe lokalne życie i móc w spokoju kontemplować równy rytm fal uderzających o nabrzeże.

Powrót z Imsouane do głównej drogi nie jest łatwy. Przez ponad 3 km wyjeżdżamy na klif, a nasza trasa wznosi się ze średnim nachyleniem ok. 8%. W krótkich momentach podjazd ma nawet 15%. Później przez kolejnych 16 km droga faluje, nieco w górę, nieco w dół, by finalnie szaleńczym zjazdem spaść do oceanu w okolicy Parku Narodowego Tamri. Zostawiamy za sobą schodzący w tym miejscu do wody Atlas Wysoki i wjeżdżamy w szeroką dolinę rzeki Wadi Sus, która oddziela to pasmo od piętrzącego się na południu AntyAtlasu. Do **Agadiru** doprowadza nas droga N1, która przez 50 km prowadzi

**Agadir był świadkiem
ostatniej zmiany
naszej sztafety,
oczywiście świadkiem
był również wspólnie
skonsumowany tadżin.**

wzdłuż plaż i lokalnych kurortów. Miasto jest przede wszystkim lokalizacją turystyczną – ze względu na swoje położenie nad Atlantykiem oraz 10 słonecznych miesięcy w roku, stało się najpopularniejszym marokańskim kurortem. Dzielnice klubowe tętnią życiem do późnych godzin nocnych. W 1960 roku podczas trzęsienia ziemi zniszczeniu uległa więk-

szość starszej zabudowy, więc trudno doszukiwać się tutaj wielu smaczków historycznych, lecz na pewno warto zobaczyć pozostałości XVI-wiecznej kabzy Oufella, Port d'Agadir, marinę oraz Muzeum Pamięci. Agadir był świadkiem ostatniej zmiany naszej sztafety, oczywiście świadkiem był również wspólnie skonsumowany tadżin.





Sylwia Richter-Biegała:

„Z Maroka na pewno zapamiętam fantastyczne widoki (jak tylko po 3 dniach przestało padać i wiać prosto w twarz), piekielnie szybką jazdę z górą jako cudną nagrodę po licznych trudnych podjazdach/podejściach, cudowne jedzenie w postaci tadżinów oraz świeżych ryb i owoców morza, a także przygodę z nieplanowanym zgubieniem na trasie obrączki i zaręczynowego pierścionka, które szczęśliwie zostały odnalezione przez Krzyśka 4 godziny później gdzieś między kamieniami w środku miasteczka”.



Sylwia Michałek:

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





Im bardziej zagłębialmy się w pustkę, tym więcej ciekawych rzeczy możemy w niej znaleźć.



PODRÓŻ PRZEZ WIELKIE NIC

Etap 12

Kraje: Maroko, Sahara Zachodnia

Skąd: Agadir

Dokąd: Zwrotnik Raka

Dystans: 1178 km

Przewyższenie: +4413 m/-4390 m

Szlaki: brak

Nawierzchnia: 90% asfalt

Uczestnicy etapu vel Saharyjskie Mrówki: Magda Hueckel,
Agnieszka Filipczak

Pilot: Agnieszka Grudowska

Suport rowerowy: Dawid Michałowski, Grzegorz Pacuk

Suport: Krzysztof Kalarus



Przydatne strony:

www.tracks4africa.com

www.overland-sahara.com





MAROKO

Agadir

Sidi-Ifni

Tan-Tan

Tarfaya

Al-Ujun

Budždur

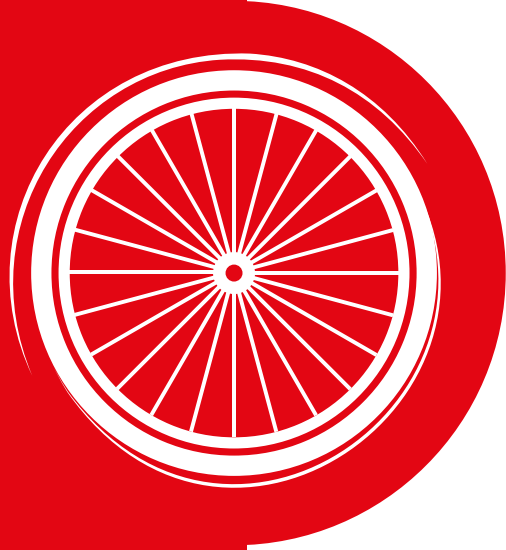
Zwrotnik Raka

SAHARA
ZACHODNIA

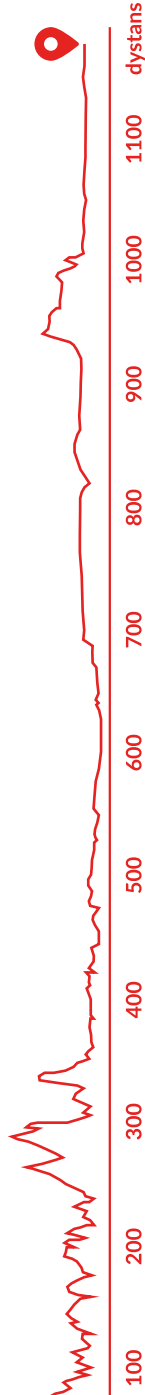


TRASA:

Agadir, Sidi Ifni, Foug Assaka,
Tan-Tan, Akhfennir, Tarfaya,
Foug El Oued, Budždur,
Ad-Dachla, Zwrotnik Raka



300
200
100
0
m



dystans

PROFIL TRASY:

Agadir – Zwrotnik Raka

Dystans: 1178 km

Przewyższenie:

+4413 m/-4390 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 270 m

Etap 12



Maroko od Sahary Zachodniej oddziela tak samo płynna granica, jak drogę od pustyni.

Podróżujemy przez Maroko i Saharę Zachodnią lub jeśli ktoś uznaże inaczej – przez Maroko i jego Prowincję Południową. Jest to etap wymagający, lecz na pewno ekscytujący. Pustynia potrafi być jednocześnie monotonna i szalenie różnorodna, palić żarem w ciągu dnia i chłodzić w nocy, doskwierać brakiem cienia i czarować kolorami zachodzącego słońca nad oceanem. Teoretycznie jest to etap bezpieczny, choć słowo to oznacza co innego niż w Europie, a sytuacja na terytorium Sahary jest dynamiczna i może się zmienić właściwie w każdej chwili. W końcu Saharawi, podobnie jak stacjonujące w Al-Ujun wojska ONZ, czekają na referendum w sprawie uzyskania niepodległości Sahary Zachodniej już 29 lat. Może odbędzie się ono w ciągu roku, może bezprawne działania Maroka będą trwać kilka pokoleń, może Maroko samo z siebie opuści teren Sahary Zachodniej, gdy już wyeksploatuje wszystkie surowce, a może będziemy świadkami dużego konfliktu zbrojnego. Nie wiadomo, co wydarzy się w kolejnych latach, lecz na pewno trzeba przed każdym wyjazdem zapoznać się z bieżącą sy-

Teoretycznie jest to etap bezpieczny, choć słowo to oznacza co innego niż w Europie, a sytuacja na terytorium Sahary jest dynamiczna i może zmienić się właściwie w każdej chwili.

tuacją, a podczas podróży najlepiej trzymać się zachodniej części kraju. W 2020 roku MSZ oficjalnie zaleca zachowanie szczególnej ostrożności ze względu na zagrożenie terrorystyczne informując, że celem ataków mogą być przede wszystkim budynki rządowe, obiekty kultu religijnego oraz atrakcje turystyczne. Na nasze szczęście droga na Zwrotnik Raka biegnie głównie przelotówką północ-południe prowa-

dzącą z Maroka do Mauretanii, więc poruszamy się z dala od punktów zapalnych. O ile niektóre lokalizacje w Maroku widują jeszcze turystów, o tyle na terenie Sahary możemy spotkać głównie lokalnych mieszkańców i kierowców ciężarówek.





Przy pewnych założeniach można tak zorganizować podróż, żeby zaliczyć tylko jeden nocleg stricte na pustyni, co jest istotne ze względów bezpieczeństwa.



Pewną trudność może stanowić monotonia. Z drugiej strony, taki etap będzie świetnym sposobem na wyciszenie i ucieczkę od nadmiaru bodźców.

Trudność

Masowa turystyka w Maroku dociera najdalej na południe do Agadiru, a dla nas Agadir jest zaledwie początkiem, dlatego w całej sztafecie był to etap specjalny. O ile podróż przez zachodnią Europę można traktować jako bezpieczną, wygodną i łatwą, o tyle przemierzając Saharę trzeba liczyć się z dużymi dziennymi dystansami, skromną infrastrukturą, prostym jedzeniem i wymagającymi warunkami atmosferycznymi. Podróżując rowerem należy przygotować się na liczne kontrole wojskowe i/lub policyjne, nie chojrakować, nie wychylać się i zachowywać rozwagę w działaniu. Jeśli chodzi o warunki terenowe, to po wyjeździe z Agadiru mamy do pokonania góry AntyAtlasu, natomiast później na różnice poziomów składają się jedynie koryta rzek lub podjazdy i zjazdy z nadmorskich klifów. Większość trasy pokonujemy głównymi drogami asfaltowymi, trzymając się bezpiecznie od posterunku do posterunku, lecz możemy wybrać również nieco bardziej wymagający wariant przez 100 km regularnej hamady po drodze kamienisto-szutrowej, nieoznakowanej i zanikającej w korytach wyschniętych rzek.

Noclegi

Na terenie Maroka nie ma problemu z noclegami, łatwo można znaleźć oferty na Bookingu w różnych miasteczkach surferskich lub rybackich, jak Mimid, Sidi Ifni, Foum Assaka, Akhfennir czy Tarfaya albo po prostu w większych miastach jak Tan-Tan. Dystanse pomiędzy nimi czasem przekraczają 100 km, ale są jeszcze w zasięgu większości osób. Trudniej robi się po opuszczeniu Taryai i wjeździe na teren Sahary Zachodniej, bo na dystansie ponad 600 km znajdziemy tylko 3 miasta – Foum El Oued lub Al-Ujun, Budźdur i Ad-Dachla – z czego te dwa ostatnie dzieli aż 350 km. Nocleg na dziko na pustyni jest możliwy, ale na pewno zainteresuje się nami jakiś patrol wojskowy. Standard noclegów nie jest wysoki, ale nawet w lokalizacjach typowo tranzytowych można znaleźć hotel, w którym będzie wystarczająco czysto i komfortowo.

Jedzenie

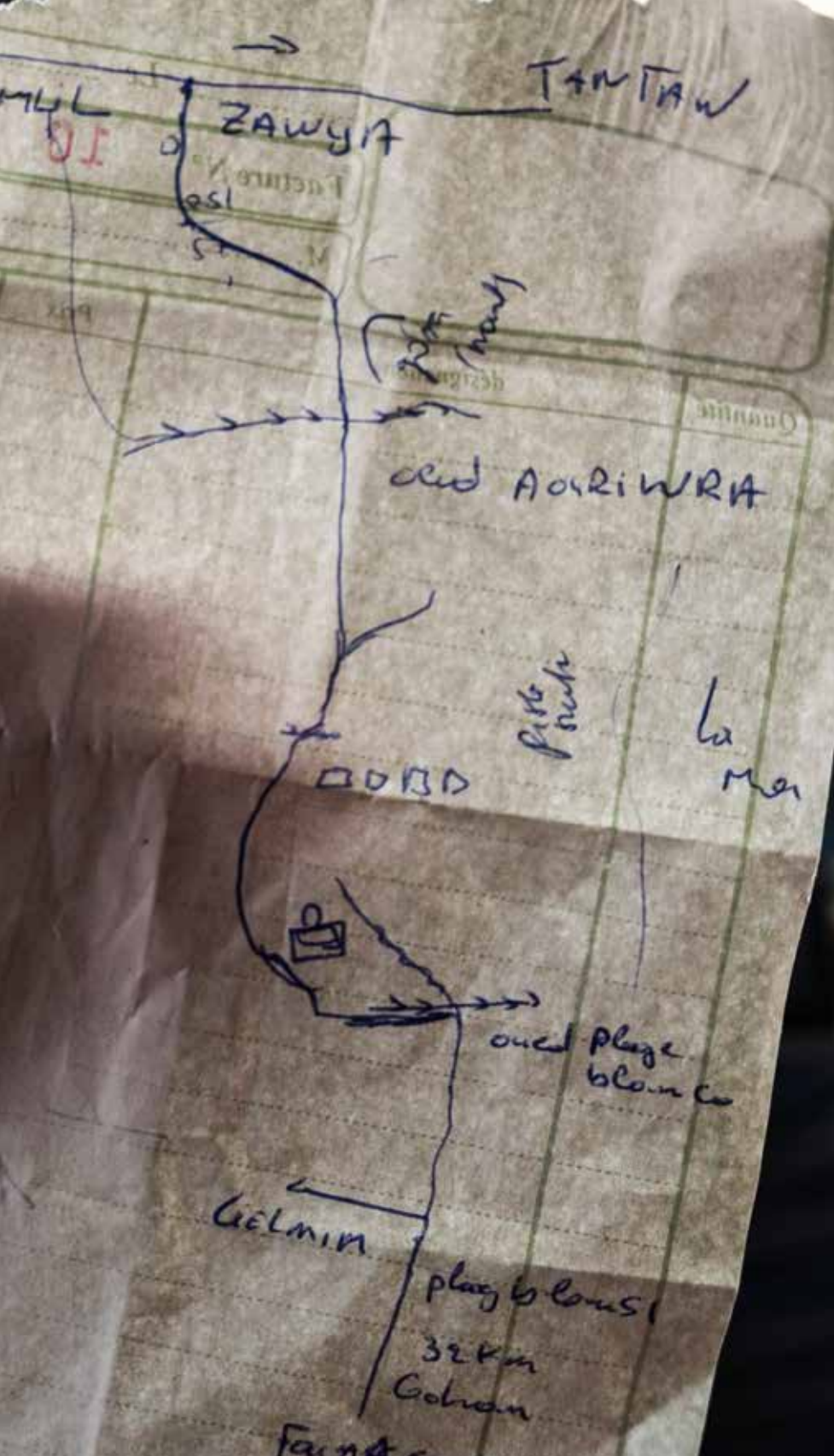


Królestwo tadżina już nie jest tak widoczne, jak na poprzednim etapie, lecz nadal jest to jedna z głównych pozycji w menu. Korzystając jednak z dostępu do oceanu i miasteczek rybackich warto skupić się na świeżych rybach i owocach morza. Z kolei na dłuższych dystansach przez pustkowia można żywić się w barach na stacjach benzynowych, które na co dzień służą głównie kierowcom ciężarówek. Jako przegryzka zawsze sprawdzi się łatwo dostępna kanapka lub pita z tuńczykiem i sok pomarańczowy oraz pobudzające lokalne energetyki, czyli kultowa miętowa herbata i aromatyczna kawa.

Nawigacja



Aga temat nawigacji skwitowała ze śmiechem, mówiąc, że jest to idealny etap do pilotowania właśnie dla niej, bo jest tu tylko jedna droga. Jest w tym wiele prawdy, kilka dni spędzamy na „autostradzie” wiodącej aż do Mauretanii i nie ma w tym absolutnie żadnej nawigacyjnej finezji. Jednak z drugiej strony, chcąc pokonać odcinek od Foum Assaka do Tan-Tan po drogach szutrowych, warto zaopatrzyć się w dobre mapy – papierowe i/lub do GPS-u albo wskazówki od tubylców. Czasem mogą to być bardzo proste instrukcje – za korytem rzeki w lewo, a na skrzyżowaniu z dużym kamieniem prosto – z dołączoną odręcznie narysowaną mapką. Na rozległych pustyniach czy stepach nadal się tak porusza i nie ma w tym nic dziwnego.



Nawigacyjnie wymagający jest tylko jeden odcinek, od Foulm Assaka do Tan-Tan. Zdjęcie przedstawia prowizoryczną mapkę hamady narysowaną przez Rahida. Na dystansie ponad 100 km mamy raptem 4 punkty orientacyjne – na skrzyżowaniu prosto, przed korytem rzeki w lewo, potem na rozwidleniu w lewo i prosto przez kolejne koryto. Banalne.





Gdy opuścimy Agadir, musimy się jeszcze przeprawić przez góry AntyAtlasu – dopiero później teren stanie się płaski.



Typowy lokal na południu Maroka – proste stoły, plastikowe krzesła i kawałek baru.

Opuszczamy Agadir i ruszamy w kierunku Sahary. Na początek przekraczamy dolinę rzeki Wadi Sus i mijamy miasta Inazkan, Ajt Mallul i wjeżdżamy na główną drogę prowadzącą na południe, czyli N1. Ruch w tym miejscu jest intensywny, teoretycznie można próbować szukać alternatyw, bo na odcinku około 40 km po lewej i prawej stronie rozciągają się liczne wioski, lecz wszystkie drogi są szutrowe i żadna nie narzuca się jako optymalny wariant. Trzeba się więc trochę przemę-

Foum Assaka znajduje się nad najdalej wysuniętą na południe Maroka niewysychającą rzeką o nazwie Noun.

czyć i powdychać dieslowe spaliny, aż miniemy te wszystkie agadirowe sypialnie i dotrzemy do skrzyżowania z drogą P1016. W tym miejscu możemy wybrać przynajmniej dwa warianty – pojechać „autostradą” przez przełęcz na wysokości 1090 metrów do Tiznit i dalej do Kulmim lub mniej-

szą drogą prowadzącą w stronę wybrzeża i dalej do Sidi Ifni. Ostatecznie i tak gdzieś za Kulmim musimy wrócić na główny trakt prowadzący do Mauretanii, oba warianty mają podobną liczbę kilometrów, lecz w drugim zamiast jednej wysokiej przełęczy podjeżdżamy pod dwie mniejsze góry. Przewyższenie pierwszego wariantu jest około 300 metrów mniejsze, ale drugi oferuje zdecydowanie przyjemniejsze drogi, ciekawsze okolice i możliwość głębszego obcowania z pustynią. Sztafeta zaliczyła pierwszy nocleg w Mimid Beach Resort po około 120 km od Agadiru, a drugiego dnia kontynuowała podróż wzdłuż Atlantyku, najpierw drogą R104 do Sidi Ifni (37 km, +400 m), a potem opustoszałym asfaltem (P1091) do Foum Assaka – „restauracji” i „hotelu” należącego do przesympatycznego Rachida. Foum Assaka znajduje się nad najdalej wysuniętą na południe Maroka niewysychającą rzeką o nazwie Noun, a prowadząca tam 41-kilometrowa droga kilkakrotnie przekracza doliny rzek nabijając łącznie prawie 400 metrów przewyższenia.

Koniec bywa również początkiem

Jesteśmy w miejscu, w którym według Google Maps kończy się droga, natomiast w rzeczywistości jest ich kilka. Tyle że są to lokalne szutrowe trakty przez pustynię i do nawigowania po nich trzeba się wcześniej przygotować. Polecam stronę www.tracks4africa.co.za, na której

można znaleźć bardzo dobre mapy przygotowywane przez osoby podróżujące samochodami terenowymi. Track każdej drogi, która trafia na mapę, musi być potwierdzony przez minimum dwie osoby, co pozwala na komfortową jazdę z GPS-em i trzymanie się drogi nawet w sytuacjach

np. obfitych opadów i tymczasowego zalania okolicy. Miałem okazję podróżować autem 4x4 po Botswanie i Namibii z osobą, która regularnie aktualizowała mapy T4A w krajach południowej Afryki i widziałem, że spokojnie można im zaufać w każdych warunkach. Jadąc z GPS-em przez zalaną po horyzont łąkę ostatecznie wyjeżdżaliśmy bez problemu po drugiej stronie, będąc nadal na drodze.

Po przekroczeniu koryta rzeki Noun jedziemy dalej wzdłuż wybrzeża. Przed nami rozciąga się 100 km (+890 m) hamady – kamienistej pustyni – zanim dotrzemy z powrotem do głównej drogi prowadzącej do Mauretanii. Po ok. 40 km przekraczamy drugie koryto rzeki, wtedy droga odbija od wybrzeża nieco bardziej w głąb lądu, po następnych 30 km przekraczamy trzecie koryto rzeki i mocno zawijamy w lewo, żeby po następnych 30 km dotrzeć do asfaltu. Saharyjskie Mrówki skorzystały z oferty pomocy Rachida, żeby pokonać ten odcinek nieco sprawniej: „Zapakowani jak marokańskie sardynki do kultowego Defendera (przebieg 600 000 km) ruszyliśmy jak się okazało w off-road życia - pojechaliśmy «skrót» na azymut.

Przed nami rozciąga się 100 km (+890 m) hamady – kamienistej pustyni – zanim dotrzemy z powrotem do głównej drogi prowadzącej do Mauretanii.

Przejazd przez wąwóz, koryto rzeki, napotkane stado dromaderów i kuzyn Rachida na osiołku, który nagle wyłonił się jak spod ziemi, dopełniły wrażenia. Rowery przeżyły, my też – więc cała naprzód. Już po asfalcie do miasta o wdzięcznej nazwie Tan-Tan”. Do Tan-Tan jest 40 km, a droga prowadzi głównie w dół (+230 m/–450 m).

W okolicy Tan-Tan pustynia zmienia swój charakter. Pojawiają się piaskowe wydmy, a samo miasto wita przyjezdnych dwoma wielkimi posągami wielbłądów z marokańską flagą obok każdego z nich. Tan-Tan to nowoczesne małe miasteczko znane jako centrum handlowe i brama do marokańskiej Sahary. Był to punkt wyjścia dla marokańskiego Zielonego Marszu (1975 r.) – demonstracji, w której uczestniczyło mnóstwo Marokańczyków, a która miała na celu zmuszenie Hiszpanii do opuszczenia będącej pod jej okupacją Sahary Zachodniej. Za Tan-Tan na wybrzeżu znajduje się popularny wśród surferów kurort – Tan-Tan Plage. Z tego miejsca na zwrotnik zostało 850 km i... jedna droga. Suche liczby zazwyczaj słabo działają na wyobraźnię, więc przeniosę to na nasz grunt. To tak jakby między Szczecinem a Przemyślem można było przejechać tylko jedną drogą, a na reszcie powierzchni Polski rozciągała się pustynia. Tak jakby na całej mapie naszego kraju istniały tylko Szczecin, Przemyśl, a pomiędzy nimi powiedzmy Gorzów Wlkp., Poznań i Łódź. Za Łodzią byłyby już tylko posterunki wojskowe i kilka stacji benzynowych. Teraz już chyba łatwiej wyobrazić sobie tę przestrzeń. Choć trochę skłamałem, między Tarfaya a Al-Ujun można wybrać jeszcze drugą drogę (około 110 z tych 850 km), lecz poza tym nawet na T4A dzieje się w tej okolicy wybitnie niewiele. Czyli między Gorzowem a Poznaniem istniałby jeszcze drugi wariant. Poza tym – pustka – kamienie, piasek i ocean.







Dromadery witające przyjeżdżających do Tan-Tan.



Nie wszyscy tak miło witają w swoich miasteczkach jak tan-tańskie wielbłądy.

Pierwsi pustynni inwestorzy

Tan-Tan dzieli 25 km od wybrzeża i osady Port Tan-Tan. Co dalej? W skrócie tak: 30 km – koryto rzeki, 10 km – zakręt, 25 km – kolejne koryto, 10 km – jeszcze jedno koryto, stacja i przydrożny bar, 10 km – jesteśmy w **Akhfennir**. To typowe miasto tranzytowe, kilka sklepów, knajpek i obiektów noclegowych, a poza tym baza wypadowa dla turystów chcących odwiedzić Park Narodowy Khenifiss. 15 kilometrów za miastem zaczynamy go objeżdżać – tworzą go długa na 10 km laguna, która zimą gości nawet 20 000 ptaków, oraz ogromny obszar piasz-

„Poculiśmy grozę – wiatr miotał się od bezwzględnego wmordewindu po wypychający na środek drogi zachodni. Piach we włosach, piach w oczach, a właściwie jak się okazało przy kąpieli, to piach wszędzie...”

czystych wydm. Wydmy mają to do siebie, że na wietrze lubią się trochę poruszać, zajrzeć na drogę, a czasem nawet odbyć dłuższą podróż korzystając z uprzejmości przejeżdżających akurat rowerzystów. „Poculiśmy grozę – wiatr miotał się od bezwzględnego wmordewindu po wypychający

na środek drogi zachodni. Piach we włosach, piach w oczach, a właściwie jak się okazało przy kąpieli, to piach wszędzie...” – mogliśmy przeczytać w relacji z tego dnia sztafety. Po minięciu parku, mniej więcej 65 km za Akhfennir, jest stacja benzynowa, czyli cytując Agę: „Zawsze pyszna kawa, świeży sok z pomarańczy i kanapka z tuńczykiem, a do tego dawka lokalnego folkloru – dromadery zapakowane na pickupie”.

Po kolejnych 30 km z widokiem na ocean docieramy do miasta o nazwie Tarfaya. Tutaj zapuszcza się już niewiele osób, chyba że ich celem jest Mauretania lub Senegal. To ostatnie miasto lub raczej senna wioska rybacka na terenie Maroka. Obecnie mieszka tu około 6 tysięcy osób. Jako pierwszy założył tu osadę szkocki przedsiębiorca Donald Mackenzie w 1882 roku i nazwał ją Port Victoria.

Druga połowa XIX wieku była czasem śmiałych projektów budowy (lub pierwszych prób) wielkich kanałów, jak Kanał Sueski czy Panamski. Mackenzie miał swój innowacyjny plan, dowiedział się o istnieniu depresji leżącej około 20 km na południowy wschód od dzisiejszej Tarfai i tworzącym się tam okresowym jeziorze. Wymyślił więc, że da się zbudować kanał łączący Atlantyk z Timbuktu, co otworzyłoby handel pomiędzy Mali i innymi regionami Afryki a Anglią, a także pozwoliłoby na stworzenie terenów rolniczych na całym odcinku. Podróż skróciłaby się z tygodni do dni. Mackenzie nie wziął jednak pod uwagę jednej rzeczy – depresja rzeczywiście istnieje, lecz ma zaledwie 15 km szerokości, natomiast pozostałe ponad 1,5 tysiąca kilometrów terenu wznosi się na wysokość między 300 a 500 n.p.m. Inwestorzy chętni dofinansować śmiały pomysł Szkota się nie znaleźli, ale za to pojawili się tacy, którzy widzieli sens w budowie Portu Victoria. I tak Mackenzie w 1882 roku postawił Casa Mar – mały fort do dziś nieustannie podmywany przez fale Atlantyku. Miał nadzieję zarobić na handlu z karawanami podróżującymi z Timbuktu do Kulmim, jednak jego śmiałe przedsięwzięcie po 10 latach ledwo się zwróciło i już w 1895 roku Port Victoria został

Mackenzie wymyślił, że da się zbudować kanał łączący Atlantyk z Timbuktu, co otworzyłoby handel pomiędzy Mali i innymi regionami Afryki a Anglią.

sprzedany przez Anglików sułtanowi Maroka. Od 1912 roku Francja i Hiszpania negocjowały swoje strefy wpływów i w konsekwencji władzę nad dzisiejszą Tarfayą i całym przylądkiem Ras Dżubi przejęli Hiszpanie, zmieniając nazwę osady na Villa Bens. W tym czasie służyła ona głównie jako przystanek na trasie samolotów transportujących



pocztę pomiędzy Francją i Hiszpanią a Afryką. Od 1926 do 1929 roku jako pilot pocztowy wielokrotnie lądował tu Antoine de Saint-Exupéry, który w późniejszych latach napisał między innymi „Nocny lot” (1931) i „Małego Księcia” (1943). Dzisiaj można odwiedzić tutaj muzeum mu poświęcone oraz zobaczyć jego pomnik. Tarfaya uwolniła się spod protektoratu hiszpańskiego dopiero w 1958 roku. A pod koniec 2019 roku Magda Hueckel, pochłonięta fotografowaniem, została nagle zaproszona na lokalne tradycyjne saharyjskie wesele, a Aga relacjonowała na FB: „Kobiety bawią się same – panowie tylko im przygrywiają i podają do stołu, a one w pięknych strojach, hennach i makijażach tańczą i świętują. Naszym panom nie pozwolono nawet podejść bliżej, a nie znaleźli imprezy męskiej, także poszliśmy bezpiecznie do kawiarni”.

Ostatnia afrykańska kolonia

Wyjeżdżamy z miasta na południe drogą, która jest bliżej wybrzeża – jest mniej uczęszczana niż główna N1 położona nieco bardziej w głębi lądu. Mniej więcej 4 km za miastem

**Mniej więcej 4 km
za miastem na mieliźnie
jest widoczny wrak
statku pasażerskiego – MS
Assalama.**

na mieliźnie jest widoczny wrak statku pasażerskiego. W trakcie jednego z rejsów między Fuerteventurą a Tarfayą jednostka o nazwie MV Assalama uderzyła w dok i uszkodziła kadłub. Przecieki były na tyle duże, że załoga zdecydowała się osadzić statek na

mieliźnie i przeprowadzić akcję ratunkową – udało się ocalić wszystkich pasażerów oraz załogę. Statek pozostawiono na skałach i do dzisiaj jest w całkiem niezłym stanie. Po niecałych 40 km od opuszczenia miasta wjeżdżamy na teren Sahary Zachodniej, która znajduje się na liście terytoriów niesamodzielnych pod opieką Organizacji Narodów Zjednoczonych,



choć ONZ zgadza się, że w praktyce 80 proc., najważniejsza i najbogatsza część, jest pod marokańską okupacją, a 20 proc. w rękach Polisario i jego agend rządowych. Skoro to Sahara, a więc pustynia, do tego kamienista, monotonna, nieatrakcyjna, poza nielicznymi oazami nienadająca się do uprawy i zamieszkania, to ktoś mógłby zapytać – o co ten konflikt? O to, co zawsze. Wpływy i pieniądze. Długi pas wybrzeża pozwala kontrolować wyjście przez Cieśninę Gibraltarską na Morze Śródziemne i dalej do Azji. A pustynia stanowi teren bogaty w złoża różnych surowców – przede wszystkim fosforu, ale również tytanu, uranu, a także złota, a na szelfie prawdopodobnie również ropy i gazu.

Od 1884 roku Sahara Zachodnia była kolonią hiszpańską, lecz przez wiele lat nie zwracano na nią uwagi, aż w końcu odkryto złoża surowców. Ze względu na niewielką liczbę ludności rozproszoną na ogromnym obszarze, długo nie tworzył się tutaj ruch wywoleńczy na podobieństwo innych krajów afrykańskich. Dopiero w latach 70. XX wieku powstał wspierany najpierw przez Libię, a później przez Algierię Polisario – Ludowy Front Wyzwolenia Sakiji al-Hamry i Río de Oro – nazwa wzięta się od dwóch regionów, na jakie była podzielona Sahara Zachodnia za panowania Hiszpanów. Z kolei od czasu odzyskania swoich niepodległości w latach 60. Maroko i Mauretania rościły sobie prawo do tych terenów.

Skoro to Sahara, a więc pustynia, do tego kamienista, monotonna, nieatrakcyjna, poza nielicznymi oazami nienadająca się do uprawy i zamieszkania, to ktoś mógłby zapytać – o co ten konflikt?

W 1973 roku Polisario rozpoczął zbrojne powstanie. Dwa lata później, w listopadzie 1975 roku, miał miejsce Zielony Marsz, a jednocześnie hiszpański dyktator generał Franco zapadł w śpiączkę, więc Hiszpanie nie mogąc utrzymać Sahary Zachodniej, postanowili ją przehandlować, podpisując poroz-

umienie i dzieląc całe terytorium między Maroko i Mauretanię, zrzucając na te kraje kwestię dogadania się lub prowadzenia wojny z Polisario. Saharyjczycy mimo swojej niewielkiej liczebności świetnie radzili sobie w walce na pustyni, potrafili organizować kilkusetkilometrowe rajdy i ataki na tyły wroga.

Udało im się zepchnąć wojska Mauretanii, która ostatecznie w latach 80. zrezygnowała ze swoich roszczeń terytorialnych, a dodatkowo do pewnego momentu byli w stanie utrzymywać pod swoim panowaniem niemal 80% obszaru kraju – bez najbogatszej części północnej z miastem Al-Ujun, gdzie zepchnęli Marokańczyków. Nie byli jednak w stanie utrzymać tego sta-

nu długo – wielu mieszkańców ucie-
kło na teren Algierii i w inne miejsca,
a Polisario nie dysponowało wystar-
czającą liczbą wojska, żeby obsadzić
wszystkie wyzwolone obszary. Wte-
dy Maroko zmieniło taktykę na walkę
defensywną. Przy wsparciu Stanów

Zjednoczonych, Francji i Izraela rozpoczęto budowę linii umoc-
nień – wałów piaskowych zabezpieczonych zasiekami z dru-
tu kolczastego oraz polami minowymi. Siły saharyjskie były
stopniowo spychane w stronę granicy z Mauretanią i Algierią,
między 1982 a 1986 powstało sześć takich wysokich na około
3 metry murów, z których najdłuższy ma dziś ponad 3 tysiące
kilometrów i pod względem długości ustępuje tylko Murowi
Chińskiemu. Wojna trwała do 1991 roku – powstał pewnego
rodzaju impas – mur przesunął się bardzo blisko granicy z Al-
gierią – wojska Polisario nie były w stanie spenetrować dużej

go terenu za murem, bo od razu były

kontrowane przez marokańskie
lotnictwo, które z kolei nie mo-
gło działać w przestrzeni po-
wietrznej Algierii. Wobec
tego za pośrednictwem
ONZ zawarto rozejm.

ONZ orzekło, jak stan-
dardowo w przypadku
afrykańskiej kolonii, że
należy przeprowadzić
referendum wśród miesz-
kańców, które pozwoli

**Najdłuższy mur ma dziś
ponad 3 tysiące kilometrów
i pod względem długości
ustępuje tylko Murowi
Chińskiemu.**



ustalić, czy teren Sahary Zachodniej ma być niepodległy, czy włączony oficjalnie do Maroka. Rządowi Maroka było to nie w smak, bo referendum mogłoby wypaść na jego niekorzyść, więc od niemal 30 lat robi wszystko, żeby do niego nie doprowadzić, jednocześnie kusząc Marokańczyków różnymi subsydiami państwowymi i przesiedlając ich na terytoria saharyjskie, żeby zwiększyć swoje poparcie. Z kolei front Polisario oddolnie przekonuje napływową ludność, że korzystanie ze wszystkich dóbr, jakie posiada saharyjska ziemia, będzie korzystniejsze w przeliczeniu na niewielką liczbę mieszkańców aniżeli na całą populację Maroka. A tymczasem na uchodźctwie w Algierii dorasta kolejne pokolenie Saharawi.

Po 65 km od umownej granicy jesteśmy w Fom El Oued. Można tu przenocować przed dalszą podróżą na południe lub zrobić krajoznawczą wycieczkę do oddalonego o 20 km na wschód Al-Ujun (franc. Laâyoune, arab. El Aaiún). Jest to nieoficjalna stolica Sahary Zachodniej i największe miasto całego terytorium.

Dzisiaj Al-Ujun to główny ośrodek dla stacjonujących na Saharze wojsk ONZ, część hoteli zamieniła się nawet w regularne bazy wojskowe ogrodzone zasiekami.

Wznieśli je Hiszpanie w 1938 roku jako punkt administracyjny dla oddalonych o około 100 km kopalń fosforytów (Boucraa). Dzisiaj jest to główny ośrodek dla stacjonujących na Saharze wojsk ONZ, część hoteli zamieniła się nawet w regularne bazy wojskowe ogrodzone zasiekami. Większość mieszkańców

stanowią Marokańczycy skuszeni do przyjazdu przez rządowe obietnice otrzymania subwencji i możliwość kupowania nieopodatkowanych towarów. Napięcie nadal jest ogromne, podobnie jak poziom inwigilacji miejscowej ludności. Do czasu przeprowadzenia referendum najprawdopodobniej nic się nie zmieni. Niestety swoje strefy wpływów i interesy mają tutaj Ameryka-



nie i Francuzi. Ci pierwsi mają z Marokiem wieloletni sojusz mający na celu walkę z islamskim terroryzmem, a drudzy szkolą marokańskie wojsko i dostarczają mu broń. Nieformalnie oba kraje dają Maroku przyzwolenie na bezprawne kolonizowanie Sahary i nakłaniają kolejne kraje, żeby nie uznawały Saharyjskiej Arabskiej Republiki Demokratycznej bronionej przez front Polisario.

Świat nie interesuje się sprawą Sahary Zachodniej, nikomu nie oplota się wchodzić w drogę Amerykanom, więc mimo że jeszcze niedawno SADR uznawało około 80 państw, teraz jest ich już tylko około 40 i są to głównie kraje afrykańskie. Dopóki po wschodniej stronie wielkiego saharyjskiego muru nie pojawi się mocny sojusznik, dopóty raczej nie ma co liczyć na zorganizowanie referendum, więc misja pokojowa ONZ może trwać w nieskończoność.

Świat nie interesuje się sprawą Sahary Zachodniej, nikomu nie oplota się wchodzić w drogę Amerykanom.

Podróż przez wielkie nic

Foum El Oued i zjazd na Ad-Dachlę dzieli około 480 km, Foum El Oued i Zwrotnik Raka około 530 km. Po drodze jest tylko jedno miasto, w którym można zatrzymać się na nocleg – jest to Budżdur (franc. Boujdour), będące mniej więcej w jednej trzeciej tego dystansu. Droga wiedzie w przód i w przód, prawie bez żadnych zakrętów, dystans można zacząć mierzyć w horyzontach. Od znaku do wydmy, od wydmy do zakrętu, od zakrętu do jeziora mieniącego się gdzieś hen daleko. To nic, że po dotarciu na skraj horyzontu okazuje się, że jezioro już ktoś osuszył, bo na następnym horyzoncie widać już kolejne, więc można podążać w jego kierunku. Podróż przez pustynię może wydawać się czymś nudnym, monotonnym, lecz moim zdaniem może tak myśleć tylko ktoś, kto nigdy tego nie doświadczył. Przemierzając owo wielkie nic, czeka na podróżnika wiele niespodzianek i mnóstwo małych „cosiów”.



Podróż przez wielkie nic. Od znaku do wydmy, od wydmy do zakrętu,
od zakrętu do jeziora mieniącego się gdzieś hen daleko.

Wydma wchodząca na drogę, znak „uwaga wielbłądy”, stacja benzynowa, kamienie o dziwnych kształtach, posterunek marokańskiego wojska... Gdy nasz świat wkoło zostanie odarty z bodźców zewnętrznych naturalnie szukamy zmienności, czegokolwiek, co przyciągnie uwagę i wtedy okazuje się, że nawet pustynia jest bogata w różnorodność.

Ważnym elementem całej podróży przez Saharę Zachodnią jest bezpieczeństwo, o którym Aga w swojej relacji pisała tak: „Już od Tan-Tan na każdym mijanym posterunku nasze legitymowanie się jest w sumie formalnością, bo wszyscy wiedzą, kto, ile osób, skąd i dokąd jedzie. Pełna inwigilacja, związana z faktem, że jedziemy na tereny problematyczne. Po drodze nie ma żadnej granicy. Dla Marokańczyka Sahara Zachodnia to po prostu Prowincja Południowa. I tyle. My gnamy na rowerach ze swoją misją i nie interesujemy się sytuacją, nie pytujemy o nic, więc jesteśmy dla władz nieszkodliwi. Powoli kończą się nam kopie paszportów (dziennie 3–4 zostawiamy na posterunkach), a do zestawu pytań doszło: «Jaki zawód?». Dziennikarzy by zawieźli na komisariat, a Krzyśkowi, który nieświadomie powiedział, że jest fotografem, przejrzeni materiał w aparacie”.

Milion stars hotel

Nocowanie na pustyni nie jest obecnie mile widziane i praktycznie zawsze wiąże się z wizytą żołnierzy, więc nasza ekipa Saharyjskich Mrów postanowiła jednego dnia na dystansie około 250 km zrobić sztafetę, żeby między Budźdur a Ad-Dachlę zaliczyć tylko jedną noc. „Zatrzymaliśmy się przy klifie, z widokiem na ocean i na pustyni – trzy w jednym. Rozkładamy już po ciemku namioty, odpalamy fajerkę i kolacja jednogarnkowa zaczyna pyrkać na patelni. Tymczasem z autostrady zbliża się do nas radiowóz...

Zatrzymaliśmy się przy klifie, z widokiem na ocean i na pustyni – trzy w jednym.

Wysiada dwóch miłych żandarmów bądź wojskowych. Proszą standardowo o paszporty i informują, że rozbiliśmy się na «zona militar». Dość szybko przekonujemy, że teraz to już nie damy rady się przenieść i że rano się zwijamy. Jest zgoda, pan podaje swój numer telefonu, gdybyśmy czegoś potrzebowali i upewnia się, że mamy kolację. Uratowani! Tymczasem zaczyna się spektakl w planetarium.

Na niebie rozciąga się kopuła gwiazd. Wszystko jak na dłoni – cały ogrom konstelacji: Mały Wóz, Wielki Wóz i Renault. Wcinamy polskiego «tadzina» i mamy jeszcze jedną wizytę – żołnierzy z najbliższego namiotu – jak się rano okazało – rozbitego 100 m dalej. Po 23 pakujemy się w nasze pustynne igła i zasypiamy. Wieczór ciepły, ale w nocy domykamy namioty – znacznie się ochładza. Jest radość! Znowu się udało!”



Jak dotrzeć na Zwrotnik Raka?

Po pierwsze, trzeba wiedzieć chociaż mniej więcej, gdzie leży, żeby zaplanować logistykę. Od drogi zjazdowej do Ad-Dachli trzeba pojechać jeszcze około 60 km na południe, minąć cały Półwysep Yala i dotrzeć do takiego małego cypelka na mapie. Mniej więcej w tej okolicy stoi tablica z napisem Tropic de Cancer. Jest nowa, stara w 2012 roku stała w trochę innym miejscu. Można próbować zdobyć zwrotnik od razu albo najpierw zajechać do Ad-Dachli, zrobić przepak z noclegiem i dopiero następnego dnia pojechać na zwrotnik i z powrotem, co da i tak sporo, bo minimum 130–140 km. Trzeba się liczyć z tym, że w jedną stronę będzie pod wiatr, a potrafi powiać naprawdę solidnie – nie bez przyczyny Ad-Dachla jest świetnym spotem dla kitesurferów. Zwrotnik Raka jest równoleżnikiem wyznaczającym najda-



lej na północ wysunięte miejsce, nad którym Słońce może znajdować się w zenicie. Obecnie mieści się dokładnie na 23°26'12.1" szerokości północnej, choć jego pozycja przesuwają się ze względu na stopniową zmianę kierunku osi obrotu Ziemi. Co ciekawe, został tak nazwany, ponieważ Słońce w dniu przesilenia letniego około 2000 lat temu pojawiało się w gwiazdozbiorze Raka. Obecnie pojawia się w gwiazdozbiorze Bliźniąt, a do gwiazdozbioru Raka wróci za około 24 000 lat. Można więc powiedzieć, że cały nasz wysiłek poszedł na marne i nieświadomie zdobyliśmy Zwrotnik Bliźniąt. Cóż, sztafetę trzeba będzie powtórzyć za 24 tysiące lat. Damy radę! Kto, jak nie my!

Po 106 dniach podróży, dokładnie 19 grudnia 2019 roku, sztafeta dotarła na Zwrotnik Raka. A tak brzmiał ostatni wpis naszej relacji: „Zdobyty! Przejechany! Podbity! Odbity! Trochę nie mieści się w głowie, że to już... Droga do Zwrotnika pokazała, że o ile pierwszych 15 km z wiatrem bocznym jechaliśmy w «normalnym tempie», o tyle już jadąc wzdłuż wybrzeża – wiatr północny pchał nas z prędkością kosmiczną. Wieje jak pierun, więc sesja nam się komplikuje. Wszystko odlatuje – tylko wystylizowana grzywka Dawida, która zachowuje idealny kształt, daje nadzieję, że to jednak nie huragan. Po godzinie ruszamy w drogę powrotną. Znój i ły... 20 km zajmuje nam półtorej godziny. Na parkingu w najbliższej miejscowości postanawiamy wziąć stopa, by dojechać do półwyspu i nie walczyć z wiatrem kolejnych 40 km, bo nie dojedziemy. Posilamy się tradycyjnymi naleśnikami z bananem i nutellą, pitami z tuńczykiem i łapiemy podwózkę. Droga mało uczęszczana, więc trochę się schodzi... podzieleni na dwie grupy, dwoma tirami + pickupem docieramy do celu. Saharyjskie Mrówki są szczęśliwe, że mogły dopełnić tego wielkiego dzieła. Kochani! Wszyscy byliście na Zwrotniku! Dziękujemy i wieziemy Wam superkulę energii”.

**Zdobyty! Przejechany!
Podbity! Odbity! Trochę
nie mieści się w głowie,
że to już...**

wuje idealny kształt, daje nadzieję, że to jednak nie huragan. Po godzinie ruszamy w drogę powrotną. Znój i ły... 20 km zajmuje nam półtorej godziny. Na parkingu w najbliższej miejscowości postanawiamy wziąć stopa, by do-

jechać do półwyspu i nie walczyć z wiatrem kolejnych 40 km, bo nie dojedziemy. Posilamy się tradycyjnymi naleśnikami z bananem i nutellą, pitami z tuńczykiem i łapiemy podwózkę. Droga mało uczęszczana, więc trochę się schodzi... podzieleni na dwie grupy, dwoma tirami + pickupem docieramy do celu. Saharyjskie Mrówki są szczęśliwe, że mogły dopełnić tego wielkiego dzieła. Kochani! Wszyscy byliście na Zwrotniku! Dziękujemy i wieziemy Wam superkulę energii”.





Magda Hueckel:

Rower to genialny środek transportu. Daje poczucie wolności i bliskości – z otaczającym światem i samym sobą. Zakochałam się w Saharze Zachodniej widzianej z perspektywy dwóch kółek. Teoretycznie nie ma tam nic ciekawego, żadnych monumentalnych zabytków, architektura miasteczek jest prowizoryczna i byle jaka, a krajobraz minimalistyczny i płaski, zbudowany z ciągnącego się po horyzont piasku i kamieni. Nie ma romantycznych wydm i fantazyjnych form skalnych. Pustka. Mnie jednak to podobało się najbardziej. W całej tej niedbałości i surowości było coś niezwykle autentycznego, archetypicznego, co pozwalało wejść w stan wyciszenia i kontemplacji. Lubię takie miejsca. Saharyjczycy są wspaniali. Gościnni, otwarci, pomocni. Spotkało nas od nich dużo dobrego. Nie trzeba wiele, wystarczy się na nich otworzyć i ich szczerze polubić, a rzeczy dzieją się same. Jednego wieczoru niespodziewanie zaprosili mnie na tradycyjne saharyjskie wesele. Wylądowałam w namiocie z ponad setką roztańczonych, barwnie ubranych kobiet. Mimo że jako jedyna byłam w spodniach i z odkrytą głową, wciągnęły mnie do zabawy, do tańca i co chwilę podsuwały co najlepsze kąski. Dopóki były to owoce i orzechy, bardzo mi to odpowiadało, jednak sytuacja zrobiła się mniej wesoła, gdy na stoły wjechał tadżin z wielbłąda. Zupełnie nie pomagało tłumaczenie, że nie jem mięsa. Ostatecznie, żeby nie urazić gospodarzy, musiałam udawać, że próbuję, a następnie wziąć spory kawał zwierzęcia na wynos. Innym razem załapałam się na obiad z właścicielami stoisk z biżuterią, którzy robili sobie przerwę w pracy. Wspaniała kasza z warzywami popijana ajranem. Oczywiście jedliśmy rękoma. Całą drogę czułam się otoczona pomocą i gościnnością. Kierowcy co rusz zatrzymywali się z pytaniem, czy mamy wodę i czy czegoś nie potrzebujemy, zdarzało się, że wręczali nam jakiś smakołyk bądź po prostu pozdrawiali, życząc dobrej drogi. Zachowanie takie czytam nie tylko jako zwykłą ludzką serdeczność, ale rodzaj etyki pustynnej.

Nie pomóc komuś jadącemu na rowerze w tak ekstremalnych warunkach, znaczy narazić go na niebezpieczeństwo. 🚲



Agnieszka Grudowska:

Zachęcam wszystkich do podróży w te rejony. Oczywiście z perspektywy roweru łatwiej złapać dystans, ale wierzę, że podróżując niespiesznie nawet samochodem z wypożyczalni można przyjrzeć się subtelnościom, rozsmakować w lokalnej gościnności i poczuć smak życia na pustyni. Oczywiście aspekt kolonizacji Sahary i łamania praw człowieka rzuca cień na to doświadczenie. Dobrze chociaż mieć świadomość sytuacji. Czasem warto zamienić „relaks all inclusive” i przenieść się do innej rzeczywistości całym sobą. Polecam lekturę książki Bartka Sabeli „Wszystkie ziarna piasku”, żeby lepiej zrozumieć sytuację, w jakiej znaleźli się Saharyjczycy i poznać historię tego kraju. 🚲





Support

Lucjan Rzepka

Etap 1, Pilot

Facet niemal półwieczny. Zawodowo od ponad 20 lat związany z książką i drukarstwem. Prywatnie lubi ludzi, kocha podróż, korzysta z każdej okazji, by doświadczać i przeżywać. Kocha kolarstwo, sporo biega, wgryza się w triathlon. W domu toleruje dwa niesforne psy i dwa leniwe koty. Odpoczywa w ogrodzie. Dumny ojciec dwóch córek, Wiktorii i Oliwii, i nie mniej dumny ojczym Mikołaja i Roberta. Szczęśliwie żonaty!

Jan Wojda

Etap 1, wsparcie

Absolwent Wydziału Technologii Drewna na SGGW. Jego największą miłością jest motoryzacja, wszystko co ma silnik i się za jego pomocą porusza. Otwarty i towarzyski, co sprawia, że najbardziej lubi spędzać czas z przyjaciółmi.

Lubi słuchać muzyki, podróżować, uprawiać sport, a w szczególności narty.

Katarzyna Marczyńska

Etap 1, wsparcie

Ciągle „w biegu”, lubi aktywne spędzanie czasu i szwędanie się po świecie. Stara się zachować balans między pracą a życiem prywatnym. Aktywność sportowa to dla niej odskocznia w trudnych sytuacjach i czas na refleksję. Największą jej pasją jest pływanie, uwielbia wodę i przestrzeń. Trochę biega,

kiedys maratony, a teraz głównie bieganie po krzakach i górach. Rower jest według niej dobry zawsze i wszędzie, bo daje poczucie wolności i możliwość przemieszczania się w czasie i przestrzeni. Zawodowo od wielu lat jest związana z marketingiem sportowym.

Aleksandra Kuna

Etap 1, wsparcie

Całe życie w ruchu i w podróży. Uwielbia sport, biega, chodzi po górach, a od czasu Rolling2Zwrotnik jeździ też na rowerze. Czas wolny spędza w ukochanych Tatrach, planuje wyprawy w Himalaje, które uważa za najbardziej niezwykle miejsce na ziemi. Podróżuje, a jej ulubionym kierunkiem jest Turcja. W działaniach Fundacji zarządza projektami i poszukuje partnerów do ich realizacji. Nigdy się nie poddaje!

Kuba Wolski

Etapy 2-6, wsparcie/pilot

W 2017 roku spełnił jedno ze swoich marzeń - zamieszkał w górach. Od ponad 10 lat jest związany ze światem sportu, outdooru, przygody i podróży. Pierwszego bloga o takiej tematyce prowadził w czasach, gdy brakowało jeszcze powszechnego dostępu do internetu. Ten zapał do pisania i radość z przekazywania relacji z podróży przerodził się w 6-letnią pracę dziennikarsko-redaktorską dla miesięcznika „BIEGANIE”. Obecnie jego głównym zajęciem jest organizacja „Biegów w Szczawnicy” - jednego z największych festiwali biegów górskich w Polsce, a po godzinach szlifowanie formy sportowej do poziomu pozwalającego rywalizować z najlepszymi zawodnikami w świecie biegów górskich. To On opracował trasę sztafety na zwrotnik, a następnie korzystając z bogatego doświadczenia wspierał ją, by bezpiecznie tam dotarła.

Robert Szulc

Etap 4, pilot/ambasador

Podróżnik i blogger, który od lat łączy swoją pasję do podróżowania z pracą, w której zajmuje się organizowaniem wyjątkowych wyjazdów. 26 maja 2017 roku po 15 latach podróżowania i odwiedzeniu 92 krajów, rozpoczął projekt „Świat na raty - moja podróż dookoła świata”, w którym zamierza odwiedzić w ciągu pięciu lat 100 państw i poznać 100 osób, które kochają swoje miejsce na ziemi. Do tej pory w ramach projektu odwiedził: Hiszpanię, Ekwador, Peru, Brazylię, Argentynę, Wielką Brytanię, Mauritius, Meksyk, Seszele, Andorę, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Laponię, Kambodżę, Nepal, Indie, Maltę, Liban, Kenię, Rosję, Grecję, Gruzję, Senegal, Węgry, Republikę Południowej Afryki, Słowenię, Singapur, Indonezję, Tajlandię, Jordanię, Cypr, Panamę, Kolumbię, Kostarykę, Ukrainę, Maroko, Polinezję Francuską.

Programator odpowiedzialnego podróżowania oraz zrównoważonej turystyki. Stały gość programów telewizyjnych, radiowych i internetowych.

Łukasz Kościuczuk

Etap 5, wsparcie pilota/reprezentant Fundacji

Łukasz Kościuczuk w Rak'n'Rollu organizuje wsparcie finansowe od darczyńców indywidualnych. Popularyzator idei nadawania charytatywnego sensu różnym aktywnościom: od urodzin, przez maratony, po małe weekendy i rocznice współdzielenia konta na Netflixie. Osobowość Marketingu Roku 2012 za innowacyjne działania w mediach (kampania „Autyzm wprowadza zmysły w błąd” Fundacji SYNAPSIS). Z wykształcenia psycholog społeczny. Lubi się zmęczyć. Właściciel niezliczonej ilości butów biegowych. Od lat skutecznie rezygnuje z terapii chronicznego poczucia obowiązku.

Krzysiek Kalarus

Etapy 5-12, wsparcie

Absolwent Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu. Po ukończeniu studiów wyjechał w samotną podróż na rowerze wokół Półwyspu Bałkańskiego w ramach projektu „Europa na dwóch kółkach”. Od tamtej pory zakochany w podróżach. Z czasem także instruktor turystyki rowerowej i pilot wycieczek. Po studiach pozostała mu bliskość z naturą, szczególnie z lasem i górami. Trochę marzyciel, trudno znoszący dzień bez słuchania muzyki i wypicia kilku kubków kawy przy dobrej lekturze. Z zamiłowania fotograf i grafik.

Marcin Mroziński

Etap V, pilot

Marcin Mroziński - lat 45. Od ponad 20 lat zarządza projektami w sektorze turystyki biznesowej (MICE) dla pracowników i klientów międzynarodowych firm w Polsce oraz za granicą. Ma także doświadczenie w realizacji eventów i spotkań firmowych oraz kulturalnych.

Od 2016 roku współpracuje ze Stowarzyszeniem Nowe Horyzonty przy organizacji festiwali Nowe Horyzonty, Kino Dzieci i American Film Festival, gdzie odpowiada za dział gości (m.in. koordynacja podróży, nadzór nad pracą składów jurorskich, zarządzanie działem - w tym również wolontariuszami).

Pilot wycieczek zagranicznych (specjalizacja: Hiszpania, Ameryka Łacińska), licencjonowany przewodnik po Warszawie, interesuje się ekonomią, historią i piłką nożną (prezes oficjalnego fanklubu FC Barcelona w Warszawie - Penya Barcelonista de Varsovia). Odznacza się pogodnym usposobieniem, profesjonalizmem i wysoką kulturą osobistą.

Prywatnie szczęśliwy mąż i ojciec Karola (13 lat) oraz Marysi (7 miesięcy).

Tomek Maciążek

Etap 7, pilot

Tomek najchętniej spędza wolny czas w podróży. Wykorzystuje w tym celu różne środki transportu, jednak szczególną sympatią darzy swój zabytkowy samochód terenowy. Ostatnich kilka lat poświęcił na eksplorację krajów bałkańskich. Chętnie podejmuje wyzwania i angażuje się w akcje o charakterze społecznym.

Michał Semrau

Etap VII, wsparcie pilota

Z wykształcenia jest finansistą, który porzucił pracę w konsultingu i wyjechał na ponad dwa lata w podróż dookoła świata. Mieszkał w Australii i w San Francisco. Uwielbia tajską kuchnię, góry, trekking i jazdę na rowerze. Robi pyszną kawę i świetne piwo. Jest cierpliwy, pogodny i pozytywny, ma wbudowany system nawigacji GPS - wystarczy pokazać mu na kilka sekund mapę dowolnego miejsca, a zaprowadzi Was tam bez mrugnięcia okiem. Prywatnie jest restauratorem i piwowarem, ojcem dwójki dzieci, mieszka w Borach Tucholskich. Brał udział w pierwszej wyprawie na Zwrotnik Raka, w trakcie której przejechał ponad 900 km w Hiszpanii i Maroku.

Krzysztof Mirowski

Etap VIII, pilot

Krzysiek Mirowski - od 45 lat uzależniony od roweru, miłośnik wszelkich podróży, pasjonat gór. Człowiek, dla którego niemożliwe nie istnieje. Prywatnie tata Mirki i „dobry duch Fundacji”, wspierający Rak'n'Rollowe biuro w usterkach technicznych. Wyprawa na Zwrotnik Raka to dla niego możliwość motywowania chojRaków w dążeniu do celu, pokonywanie słabości i wspólne celebrowanie życia.

Agnieszka Mirowska

Etap VIII, wsparcie pilota/reprezentantka Fundacji

Agnieszka Mirowska (Mirka) – prywatnie miłośniczka kultury hiszpańskiej i wszelkich form aktywności sportowej. Uwielbia robić rzeczy, których początkowo „na pewno nie zrobi”, takie jak starty w Biegach w Szczawnicy czy Półmaratonach Warszawskich w ramach projektu #BiegamDobrze. W Fundacji Rak’n’Roll odpowiada m.in. za projekty: iPoRaku oraz Biblioteczki, ale największą wartością jest dla niej praca z osobami w trakcie leczenia onkologicznego i ich rodzinami, z którymi na co dzień się kontaktuje. Na Zwrotnik jedzie w imieniu swoich Podopiecznych, którzy nie mogą jeszcze uczestniczyć w projekcie. Kulę energii dla kolejnego zespołu sztafetowego wiezie w ich imieniu, myśląc o każdym z nich.

Piotr Socha

Etap IX, pilot

Grafik, projektant, ilustrator. W latach 1986-1992 studiował na ASP w Warszawie, na Wydziale Grafiki. Dyplom w Pracowni Ilustracji Książkowej Prof. Janusza Stannego. Współpracował jako ilustrator z redakcjami „Gazety Wyborczej”, „Dużego Formatu”, „Wysokich Obcasów”, „Polityki”, „Newsweeka”, „Przekroju”, „Playboya”, „Harvard Business Review”, „Machiny” i wielu innych. Współpracował również z I programem TVP, dla którego zaprojektował (wspólnie ze studiem animacji Platige Image) nową oprawę graficzną, nagrodzoną nagrodą Złotego Orła w konkursie reklamowym Złote Orły (1999 r.). Od 2012 roku współpracuje jako ilustrator z Wydawnictwem Dwie Siostry, dla którego zaprojektował dwie książki dla dzieci – „Pszczoty” i „Drzewa”. Autorem tekstu do obu książek jest dr Wojciech Grajkowski. Książka „Pszczoty” była wielokrotnie nagradzana w Polsce i poza jej granicami. Oprócz ilustracji prasowej i projektowania książek, zajmuje się również projektowaniem gier planszowych, audiobooków, logotypów itp. Jest także autorem grafiki znajdującej się na okładce tego przewodnika.

Jacek Maciejewski

Etap X, wsparcie pilota/reprezentant Fundacji

XXXXXXXXXX

Szczepan Żurek

Pilot

Geograf, kartograf, nauczyciel, członek Towarzystwa Krajoznawczego Krajobraz. Z Fundacją Rak'n'Roll współpracuje od czasu wspólnego zdobycia Korony Warszawy. Członek kolarskiej grupy WigRak z którą w 2016 roku pokonał dystans 73. Tour de Pologne.

Tomek Kaczor

Wsparcie pilota

Tomek Kaczor jest fotografem, członkiem redakcji „Magazynu Kontakt” oraz Towarzystwa Krajoznawczego Krajobraz. Dokumentował zdobywanie Zimowej Korony Warszawy oraz wraz z Grupą Kolarską WigRak przejechał Tour de Pologne na rowerze Wigry 3. Laureat konkursów World Press Photo oraz Grand Press Photo w kategorii „Portret”.

Agnieszka Grudowska

Etap XII, pilot

Latynoamerykanistka z pasji, manager z wykształcenia. Po rocznym stypendium kulturoznawstwa w Indonezji i językowym w Wenezueli, zdecydowała się zostać zawodowym sprzedawcą marzeń. Praca we własnej firmie pozwala jej na elastyczne zarządzanie czasem i realizację wszystkich szalonych pomysłów. Praca z ludźmi, przekazywanie pasji i dzie-

lenie się tym, co najlepsze, to dla niej niezaspokojone źródło satysfakcji. Lubi się dobrze zmęczyć - przemierzyła rowerem wiele krajów Afryki, Ameryki Południowej i Azji. Improwizacja i nieustanne zmaganie się z żywiołami dodają jej wigoru i inspirują. Nieuleczalnie uzależniona od podróży, podczas których zagłębia we wszystkie nieznane kąty, również te kulinarne. Po powrocie, już w domu, przygotowuje potrawy, które wprawdzie dziwnie wyglądają, ale za to smakują i pachną odległymi krajami.

Grzegorz Pacuk

Ma 38 lat, lubi aktywnie spędzać wolny czas chodząc po górach, jeżdżąc na rowerze, grając namiętnie w squasha. Zawodowo pracuje w branży pośrednictwa finansowego. Z wykształcenia jest technikiem ogrodnikiem, co sprawia, że nie wyobraża sobie domu bez kwiatów. Jego ostatnim nowym zainteresowaniem jest jednak renowacja starych mebli.

Dawid Michałowski

XXXXXXXXXX

Eliza Czyżewska

XXXXXXXXXX

O Fundacji Rak'n'Roll

Od 2009 roku pomagamy godnie przechodzić chorobę nowotworową, żyć dobrze i z radością. Tworzymy programy, które są odpowiedzią na luki w systemie, a dotyczą potrzeb chorych i ich bliskich. Mówimy o raku rzeczowo i odważnie, przełamujemy tabu, uświadamiamy, a przede wszystkim - dajemy energię do przejścia przez chorobę. Wobec rosnącej skali problemu, utrudniamy życie rakowi. Działamy na rzecz zdrowych wyborów, zachowań i otaczania siebie troską na co dzień. Jeśli słyszałeś o fundacji założonej przez Magdę Prokopowicz – to właśnie Rak'n'Roll!

- # W Programie *Łeb do słońca!* pomagamy Podopiecznym zbierać fundusze na leczenie oraz poruszać się w skomplikowanym systemie opieki zdrowotnej.
- # Jeszcze z Magdą rozpoczęliśmy program *Daj Włos!*, w którym tysiące osób w całej Polsce oddają swoje ścięte włosy, by powstały z nich naturalne peruki dla dziewczyn w trakcie chemioterapii. Ponad dwa tysiące peruk uszczęśliwiło już tysię piękności.
- # Otaczamy opieką kobiety, które – tak, jak kiedyś Magda, są w ciąży i chorują na raka. Program *Boskie Matki* jest misyjnym programem Fundacji, realizacją marzenia Magdy. Nazwa powstała na cześć kobiet, które znajdują w sobie wielką miłość i odwagę, aby walczyć o siebie i dziecko wbrew systemowi, który nakłania je do przerywania ciąży, jako warunku rozpoczęcia leczenia onkologicznego. Dzisiaj, dzięki temu Programowi, mogą One liczyć na najlepszą możliwą opiekę – żyć i dawać życie.

- # Dajemy wsparcie psychologiczne chorym, ich bliskim i znajomym. Każdy, kto doświadcza choroby nowotworowej swojej lub bliskiego może porozmawiać z psychologiem w *Linii Pomocowej Rak'n'Roll* lub umówić się na spotkanie z psychoonkologiem.
- # Remontujemy kolejne *Poczekalnie Onkologiczne* – tak, by zaczęły dawać energię do leczenia. Obskurne lamperie i wytarte krzesła zamieniamy na jasne, optymistyczne przestrzenie. Do tej pory udało nam się to w: Katowicach, Olsztynie, Poznaniu, Zielonej Górze, Wieliszewie, a także w Centrum Onkologii w Warszawie.
- # Pomoc jest często potrzebna także tym, którzy przeszli przez raka. Problem niby zniknął, a faktycznie ozdrowieńcy stają przed nowymi: oswojeniem lęku przed nawrotem, nauczeniem się funkcjonowania bez choroby, rozpoczęciem innego życia niż to przed chorobą. Skoro brakuje tu systemowych rozwiązań – uruchomiliśmy w kilku miastach program *iPoRaku*.
- # *Rolling* to projekt sportowo-terapeutyczny.
- # Organizujemy *Warsztaty Urodowe* oraz rękodzielnicze.
- # Regularnie realizujemy *kampanie społeczne*, które zmieniają społeczną percepcję problemu i pomagają chorym zyskać zrozumienie otoczenia.
- # Aktywnie współpracujemy z innymi organizacjami pacjentów.

Działania Rak'n'Roll inspirują do pozytywnego myślenia, dostarczają przydatnych rozwiązań, zmieniają wizerunek choroby w świadomości społecznej.

Jeśli Ty, Twój bliski lub znajomy potrzebujecie wsparcia, odezwij się do nas. Możesz też sprawdzić zakładkę Szukam pomocy na **www.raknroll.pl**.

Działania fundacji możesz wesprzeć przekazując 1% podatku – KRS 0000 338 803, wpłacając darowiznę, biorąc udział w wolontariacie lub wspierając nasze projekty – więcej informacji na stronie **www.raknroll.pl**

O Rollingu

Rak nie lubi ruchu. Z tą świadomością rozwijamy w Fundacji Rak'n'Roll cały wachlarz aktywności sportowych. Mówiąc o tych działaniach używamy określenia „rolowanie raka”, a Program nazwaliśmy Rolling. Z doświadczenia wiemy, że pokonywanie własnych ograniczeń może być motywacją do powrotu do zdrowia i życia po chorobie. Nie przypadkiem wielu uczestników Rollingu znalazło się w nim przez Program iPoRaku. Ruch to życie. Rak'n'Rollowcy zdobyli już Zwrotnik Raka na rowerach, Koronę Gór Polski pieszo, biegają po górach, podbijają świat! Czynnie zachęcamy do wspierania naszych działań maratończyków – w ramach inicjatywy Biegam Dobrze tysiące biegaczy zbiera pieniądze na pomoc chorym i pokonuje trasy kolejnych maratonów z logo Rak'n'Roll na piersiach.

Zrobiliśmy z Rollingu jeden, wielki ruch. Bo rak, wiadomo – nie lubi ruchu.





Kiedyś sami potrzebowali wsparcia i sił, teraz podzielili się tym z innymi. 32 osoby po chorobie nowotworowej wyruszyły w sztafecie rowerowej z Warszawy na Zwrotnik Raka na Saharze Zachodniej, by pokazać moc i przekazać ją tym, którzy dziś chorują. Wytyczony przez nich Rak'n'Roll Track to wyraźny ślad, że wszystko jest możliwe. Symbol i motywacja do zdrowienia dla każdego chorego.

Dwunastoetapowa podróż trwała 4 miesiące. Przejechali 9 krajów, każdego dnia pokonując kilkudziesięciokilometrowe odcinki. Trasa, momentami płaska i przyjemna, czasem dawała porządnie w kość. Musieli zmierzyć się z długimi podjazdami, przewyższeniami, grząskim błotem, ale też z własnymi słabościami. Jednego dnia świeciło słońce, dodając energii i mocy, drugiego potrafiło lać od rana do wieczora. Jednak pokonali przeciwności i 18 grudnia 2019 r. przekroczyli Zwrotnik Raka!

Przewodnik przygodowy Rolling2Zwrotnik jest zapisem tej wyprawy - przygody, która na zawsze pozostanie w wielu sercach. Nie zdziwcie się, że prócz podróżniczej merytoryki pojawi się na jego kartach wiele emocji. Tutaj trasa była niezwykle ważna, ale kluczowe znaczenie mieli ludzie, którzy ją pokonali.

Wyprawa rowerowa Rolling2Zwrotnik była zwieńczeniem obchodów dziesięciolecia Fundacji Rak'n'Roll, która pomaga przejść przez raka i pokazuje, że można żyć dobrze, godnie i szczęśliwie pomimo choroby.