

**Na dwóch kołach znad Bugu do Władysławowa,
czyli zły sen babci o wnuku na rowerze**

Z inicjatywy Piotra Paprzyckiego w 2007 roku w lubelskim Medycznym Klubie Turystycznym zrodził się pomysł rowerowego rajdu dookoła Polski. Z założeń rajdu wynikało, że jego uczestnicy nie powinni oddalać się od granicy naszego kraju na więcej niż 10 km. Konsekwencją tego planu była konieczność pokonywania polnych i leśnych dróg, a często nawet bezdroży i brodów rzecznych. Pierwszy etap rajdu rozpoczął się w Gródku Nadbużnym a zakończył się w Krościenku na przedpolu Bieszczadów. Następny wyruszył z Białowieży i dotarł w rejon Hrubieszowa, łącząc się z trasą pierwszego etapu. W czasie pierwszych etapów rajdu Adaś kończył pół i półtora roku. W związku z tym towarzyszyliśmy rowerzystom, jadąc samochodem, z rzadka tylko siadając na rowerowe siodelka i do dziecięcego fotelika. W 2009 roku postanowiliśmy jednak pokonać etap z Białowieży nad Bałtyk rowerem z pełnym ekwipunkiem biwakowym i bez korzystania z jakichkolwiek innych środków transportu. Wymagało to jednak wielu przygotowań i specjalnego ekwipunku.

Pierwszą próbę podjęliśmy pod koniec kwietnia 2009 roku. W celu sprawdzenia sprzętu wybraliśmy się w 80-cio km trasę rozpoczynającą się od ruin nadbużańskiego zamku w Kryłowie przez Gródek Nadbużny, w którym zachowały się resztki grodziska z czasów Grodów Czerwieńskich i przez wzgórza Działów Grabowieckich do Krasnegostawu. Od początku założyliśmy, że Adaś będzie podróżował w typowym foteliku Wallaby firmy Pollysport montowanym ponad tylnym bagażnikiem mojego roweru. Fotelik był wyposażony w 5-cio punktowe pasy bezpieczeństwa i regulowany kąt pochylecia oparcia. Reklama produktu zapowiadała, że dziecko może wygodnie spać podczas jazdy. Rzeczywistość jednak szybko zweryfikowała te zapewnienia. Stopień nachylenia oparcia nie zapewniał na tyle wygodnej pozycji, żeby głowa dziecka nie opadała na boki lub nawet na moje plecy. Jeśli dziecko w czasie jazdy chce się zdrzemnąć, trzeba się po prostu zatrzymać na prowizorycznym biwaku.

Nie braliśmy pod uwagę możliwości skorzystania z dziecięcej, dwukołowej przyczepki. Przyczepka taka dość sztywno połączona jest z rowerem; jazda w piaszczystym terenie jest bardzo uciążliwa, a kontakt z dzieckiem jest utrudniony. Adaś nie tylko śpiewa z nami piosenki i trąbi na przejeżdżające samochody, ale przede wszystkim chłonie otaczający świat. Wkładając Adasia do odizolowanej przyczepki pozbawilibyśmy go wielu przyjemności podróżowania. A on uwielbia jazdę rowerem.

Dwa rowery: mój – Merida Matts Sport i Kamili – Kellys Omega Cross CRX miały transportować szesnastokilogramowego Adasia, fotelik rowerowy o wadze blisko 4 kg oraz ponad 70 kg bagażu i sprzętu biwakowego. Ciężar bagażu uwarunkowany był koniecznością zapewnienia minimum komfortu i bezpieczeństwa 2,5 rocznemu Adasiowi. Żeby tego dokonać zaopatrzyliśmy się w przednie bagażniki i sakwy firmy Crosso. Niestety szybko okazało się, że Kamila pokonuje podjazdy Działów Grobowieckich zbyt wolno i z dużym wysiłkiem. Mieliśmy kilka tygodni na reorganizację sposobu transportu ekwipunku. Z pomocą przyszła nam jednokołowa przyczepka Extra Wheel typu Classic. Rewelacyjny i bardzo prosty system montażu przyczepki do szybkozamykacza tylnego koła umożliwiał płynną jazdę z pełnym obciążeniem przyczepki (30 kg) nawet w ciasnych zakrętach, na nierównej nawierzchni, na podjazdach, a także na szybkich zjazdach do 40 km/h.



Z Białowieży wyruszyliśmy więc dwoma rowerami nie na czterech, ale na pięciu kołach. Kellys posiadał typowe wyposażenie w przednie i tylne sakwy. Natomiast moja Merida wyposażona była dodatkowo w dziecięcy fotelik, przednie sakwy na koła i przednią sakwę na kierownicę oraz ciągnęła 25-cio kilogramową przyczepkę Extra Wheel ze sprzętem biwakowym.

Rajd upływał pod znakiem niepogody. Piaszczysto-szutrowy Tryb Zwierzyniecki przebiegający obok Rezerwatu Hodowlanego Żubrów i pomnikowych Dębów Królewskich

doprowadził nas do miasteczka Narewka. Stąd drogi „dorosłego” rajdu i naszej trzyosobowej ekipy rozeszły się. Zasadnicza grupa skierowała się przy granicy państwowej w stronę nasypu kolejowego, który przecina zbiornik wodny Siemianówka, będący ostoją wielu gatunków ptaków. Burza, która zaskoczyła naszych towarzyszy w trakcie pokonywania nasypu przybrała charakter prawdziwego sztormu. Ta sama burza dała się nam we znaki na zachodnim brzegu jeziora. Wszyscy szczęśliwie spotkaliśmy się w gościnnej kwaterze agroturystycznej prowadzonej przez sołtysa wsi Bachury – pana Anatola Worony.

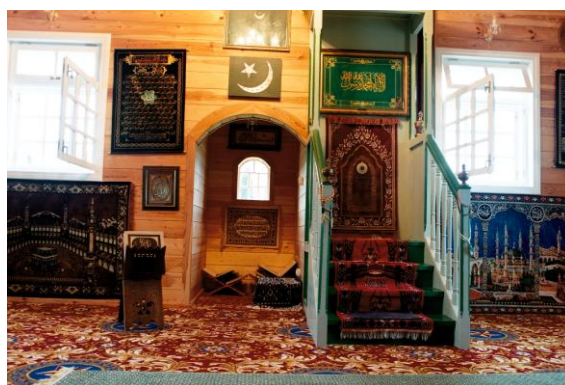


Dzień powitał nas chłodem, rosą i słońcem. Na odpoczynek stanęliśmy pod odnowioną cerkwią w Jałówce z charakterystycznym złożonym dachem. Jednak najbardziej interesującym zabytkiem wioski były ruiny kościoła zbombardowanego w 1941 roku. Nieopodal znajdował się cmentarz z grobowcem Bohatyrowiczów, uwiecznionych przez Elżbę Orzeszkowa w powieści „Nad Niemnem”. Za Jałówką teren stał się pofałdowany. Malownicze wydmy nad Świsłoczą, cerkiewka na wzgórzu nad graniczną rzeką w Mostowlanach, drewniana zabudowa Świsłoczanów i piaszczyste drogi były atrakcją tego etapu rajdu. Czar przeniesienia w dawne czasy prysł w chwili przekroczenia międzynarodowej drogi do przejścia granicznego w Bobrownikach.





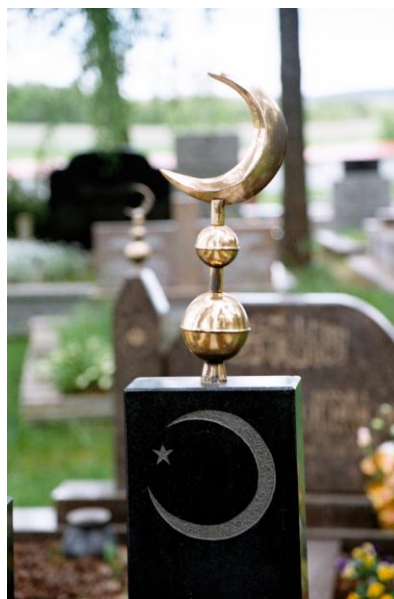
Kapryśna pogoda poważnie nadszarpnęła nasze siły i spowodowała niegroźny katar u Adasia. Nic też dziwnego, że następnego dnia „dorosły” rajd wyprzedził nas nieomal o pół dnia drogi, chociaż aż do Kruszynian, mimo fatalnych dróg („kocie łby” na przemian z głębokim piachem), pozostawaliśmy w czołówce. Od tego czasu podróżowaliśmy oddzielnie, a odległość między obiema grupami wahała się od 20 (w czwartym dniu rajdu) do blisko 100 km (zakończenie naszej trasy). Z uwagi na wolniejsze tempo mieliśmy okazję zwiedzić dokładnie najbardziej aktywne ośrodki tatarskie na ziemiach polskich. W Kruszynianach i Bohonikach działają nadal muzułmańskie meczety, a wszystkie tatarskie pochówki odbywają się na największym tatarskim cmentarzu – mizarze w Bohonikach. Tatarzy – buntownicy Lipkowie, służyli w polskim wojsku w XVII wieku i trafili na Podlasie za sprawą Jana III Sobieskiego, który zamiast wypłacać żołd swoim żołnierzom, nadał im ziemię. Chorągiew tatarska rekrutująca się z ułanów z Lubelszczyzny i Podlasia walczyła z Niemcami jeszcze w czasie II Wojny Światowej.



W połowie drogi między Kruszynianami i Bohonikami zatrzymaliśmy się na odpoczynek i uzupełnienie zapasów na rynku w Krynkach. Miasteczko w dawnych czasach w 90% zamieszkiwali Żydzi. Do dzisiaj zachowały się tutaj największy w północno-wschodniej Polsce kirkut (3000 macew) i dwie synagogi (jedna w ruinie). Obok działa cerkiew

prawosławna i kościoły. W tym rejonie mieszanka kultur i religii była chyba najbardziej wyraźna. Za Krynkami burzowe chmury i silny wiatr utrudniały jazdę. Adaś zaczął zasypiać i trzeba było poszukać wcześniejszego noclegu.

W Bohonikach mieszkaliśmy w prawdziwym tatarskim domu zlokalizowanym naprzeciwko meczetu. Na zewnątrz niczym nie różnił się on od innych polskich domów, ale na ścianach gościnnego pokoju znajdowały się zdjęcia Mekki i Kabby. Następnego dnia, jeszcze w deszczu (decyzję o wyjeździe podjął Adaś), wyruszyliśmy w drogę na najdłuższe, ponad 60-cio kilometrowe, odcinki naszego rajdu. Najpierw pokonaliśmy Wzgórza Sokólskie, na których wznoszą się pozostałości sterowanych wiatrem drewnianych wiatraków. Malowniczo prezentowały się zapomniane wioski, o prawie całkowicie drewnianej zabudowie z piaszczystymi lub brukowanymi drogami. Przecieliśmy międzynarodową drogę z Białegostoku na Białoruś w Kuźnicy Białostockiej i niespodziewanie dobrą drogą i w sprzyjającym wietrze dotarliśmy w rekordowym czasie do Nowego Dworu. Towarzyszył nam starszy pan, jadący hałaśliwą motorynką, który chciał poznać szczegóły naszej niezwyklej, w jego przekonaniu, wyprawy. Adaś dostał od niego lody przy pierwszej nadążającej się okazji.



Później wjechaliśmy w płaską i zabagnioną Dolinę Biebrzy, żeby na drugim jej brzegu znaleźć schronienie przed burzą w gościnnym gospodarstwie pana Tarasiewicza w Lipszczanach, znajdującym się zaledwie 5 km od białoruskiej granicy na przedpolu Puszczy Augustowskiej. Atrakcją tego miejsca, przede wszystkim dla Adasia, był traktor, sprzęt rolniczy i autobus, mający tutaj swój końcowy przystanek. Życzliwy kierowca, który nocował w tym samym budynku co my, udostępnił pojazd do kompleksowego zwiedzania.



Droga do Puszczy wiodła przy przydrożnych krzyżach w Bohaterach Leśnych, symbolizujących pojednanie między religiami. Byliśmy na pograniczu polsko-białorusko-litewskim, zróżnicowanym zarówno pod względem etnicznym, jak i religijnym. Przeważająca tutaj ludność ruska – wyznawcy prawosławia, przeszła w większości na katolicyzm obrządku greckiego lub rzymskiego w czasach pierwszej Rzeczypospolitej. Później, w zaborze rosyjskim, wszystkim narzucono prawosławie. Dopiero w 1905 roku Polacy i Litwini mogli wrócić do katolicyzmu, a Białorusini zdecydować, jaką religię chcą wyznawać



Historyczne tło ma także powstanie Kanału Augustowskiego, który przekroczyliśmy przez służ Mikaszówka. Budowa kanału jest jednym z największych osiągnięć XIX-wiecznej techniki. Powstanie tej, do dzisiaj czynnej drogi wodnej, miało na celu ominięcie kontrolowanych przez Prusy ujść Wisły i Niemna, i połączenie dorzecza tych rzek z portem Windawa na terenie Cesarstwa Rosyjskiego. Tuż za kanałem Augustowskim minęliśmy inną, znaną głównie kajakarzom, drogę wodną – dziką Czarną Hańczę.

Puszcza Augustowska jest terenem bardzo wymagającym dla rowerzystów. Kilkudziesięciokilometrowe, piaszczyste drogi przebiegają po zupełnie odludnych terenach. W związku z tym czekał nas najtrudniejszy etap rajdu. Na odcinku pomiędzy Leśniczówką Rygol i osadą Giby przez 17 km przedzieraliśmy się przez bezdroża puszczy, zatrzymując się tylko nad dzikim Jeziorem Brożane. Na szczęście mój górski rower, nawet z tak

ekstremalnym obciążeniem i wysoko zlokalizowanym środkiem ciężkości, był stabilizowany przez tylną przyczepkę i dzięki szerokim oponom pokonywał bezpiecznie piaszczyste odcinki leśnej drogi. Adaś dzielnie zniósł dość monotony fragment trasy. Podróżowanie przez wioski i bezpośredni, a nie przez szybę samochodu, kontakt ze światem było dla niego atrakcją, ale wielokilometrowe leśne drogi mogą dać w kość nawet dorosłemu. Nocleg znaleźliśmy już na Suwalszczyźnie nad Jeziorem Zelwa.



W rejonie Sejn zaczęliśmy wjeżdżać na tereny rdzennie litewskie. Stolicą polskiej Małej Litwy (Suwalkija) jest miasteczko Puńsk, do którego konsekwentnie zmierzaliśmy mimo nękających nas burz. Przeczekiwalismy je w gospodarstwach życzliwych Litwinów, a raz nawet w opuszczonej stodole i w obórcie razem z cielaczkiem i świniami (też nie lada atrakcja dla dziecka wychowanego w mieście). Minęliśmy Berżniki – najstarszy punkt osadnictwa na Suwalszczyźnie i Ogrodniki – najbardziej znane przejście graniczne z Litwą. Najpiękniejszy fragment trasy rozciągał się nad polodowcowymi jeziorami Hołny i Gaładuś. Nad pierwszym z nich wznoszą się ruiny dworku w Krasnogrudzie – ulubionego miejsca wypoczynku Czesława Miłosza. Drugie z jezior jest jednym z najdłuższych w Polsce. Mierzy 10 km długości, a jego północny kraniec przecina granica z Litwą. Znajduje się tu turystyczne

przejście graniczne otwarte po przystąpieniu obu państw do Unii Europejskiej. Nieopodal w naturalnym amfiteatrze odbywają się coroczne przeglądy litewskich zespołów folklorystycznych „Saskrydis”.



Na pierwszy rzut oka Puńsk jest polskim miastem. Wystarczy jednak niepostrzeżenie wejść do sklepu, żeby usłyszeć litewską mowę. Nabożeństwa w kościele odprawiane są po litewsku, a nagrobki na miejscowym cmentarzu ozdobione są litewskimi inskrypcjami. Przedziwne przydrożne krzyże otoczone falistymi promieniami symbolizującymi święte węże i błyskawice pogańskiego Perkunasa, wzmagają wrażenie dalekiej, zagranicznej podróży.

Za Puńskiem czekał nas etap niemalże górski. Wjechaliśmy w Góry Sudawskie z jednym z najwyższych szczytów Suwalszczyzny – Rowelską Górą (298 m n.p.m.). Na szczyt wzniesienia upstrzony wiatrakami nowoczesnej elektrowni wiatrowej wprowadzają strome serpentyny. Różnice poziomów sięgają na tym terenie 100 m, co stanowiło nie lada problem dla naszej małej i obciążonej do granic możliwości drużyny. Przyczepka, niezawodna w trudnym, ale płaskim terenie lub w przypadku krótkich zjazdów i podjazdów, teraz bezlitośnie ciążyła za rowerem.

Góry Sudawskie swoją nazwę zawdzięczają Sudawom – Jaćwingom, którzy przed wiekami mieli swoje grodziska w północnej Suwalszczyźnie. Czesław Miłosz porównał losy europejskich Jaćwingów do amerykańskich Indian. Krzyżacy i Polacy w imię krzewienia wiary zajmowali ziemię pogańskiego plemienia, bezlitośnie tępiąc jego członków. Do dzisiaj zachowały się jedynie ślady grodzisk i obco brzmiące nazwy.



Krajobraz był sielankowy: łąki pokrywały zielonym kobiercem strome, morenowe wzgórza, pomiędzy którymi mieniły się małe jeziorka. Jak przystało na twory polodowcowe, tutejsze jeziora charakteryzują się niezwykłą głębokością dochodzącą do 40 m. Z rzadka rozrzucona wiejska zabudowa i pasące się wszędzie zadbane krowy dopełniały tego spokojnego obrazu. Mieszkańcy zaczynają dostrzegać walory własnej ziemi i modę na tzw „ekologiczną” żywność. W wiosce Jasionowo spotkaliśmy drogowskaz prowadzący do wytwórni serów. Państwo Bolesław i Janina Racis w prymitywnej wędzarni produkują przeróżne sery z kminkiem, pieprzem i ziołami, eksportując je nawet do Warszawy. Na

tataraku i kminku pieką również prawdziwy chleb na zakwasie. Gospodarz z prawdziwą wschodnią gościnnością poczęstował mnie i Kamilę przednim i bardzo mocnym samogonem.

Po pokonaniu ostatniego wzniesienia Gór Sudawskich, długi zjazd doprowadził nas do pierwszych zabudowań Wizajn. Jest to jedna z najdalej na północ wysuniętych miejscowości w Polsce, a ponadto najwyżej położone miasteczko na niżu (blisko 250 m n.p.m.). Taka lokalizacja sprawia, że właśnie w tym miejscu zlokalizowany jest polski biegun zimna. Średnia temperatura stycznia jeszcze niedawno wynosiła tutaj –6 st. C i była niższa niż w Zakopanem. W okolicach Wizajn zdarzały się mrozy do –40 st. C.

Wizajny były ostatnią miejscowością, do której dotarliśmy podczas tej edycji rajdu. Już na początku założyliśmy, że podróż nie będzie trwała dłużej niż tydzień. Przejechaliśmy 324 km ze średnią prędkością prawie 14 km/h. Najdłuższy etap liczył 59 km, najkrótszy 36 km. W tym czasie uczestnicy „dorosłego” rajdu wytrwale dążyli do wybrzeża Bałtyku i mimo intensywnych opadów deszczu dotarli do Zalewu Wiślanego we Fromborku.

Ośmieleni sukcesem i z nadzieją na dokończenie trasy rajdu zjawiliśmy się w Wizajnach pod koniec sierpnia 2009 roku. Transport bagażu, rowerów i nas samych wymagał nie lada wyczynów logistycznych. W końcu jednak wyruszyliśmy z miejsca, w którym zakończyliśmy poprzedni etap. Tym razem poruszaliśmy się w czteroosobowym zespole. Do naszej trójki dołączył Marek Król, dla którego była to pierwsza przygoda z wieloetapowymi rajdami rowerowymi. Celem był Frombork, ale mieliśmy też nadzieję na odpoczynek na plażach Helu.



Znad Jeziora Wizajny wyruszyliśmy na zachód, by po pierwszym stromym podejździe dotrzeć do „Trójstyku” granic. Polna droga doprowadzała do miejsca, w którym łączą się granice Polski, Litwy i rosyjskiego Obwodu Kaliningradzkiego. Granica polsko-litewska –

wewnętrzna granica Unii Europejskiej, pozostawała niestrzeżona, ale wzdłuż granicy polsko-rosyjskiej ciągnęły się groźnie wyglądające zasieki. Zdjęcie słupków granicznych zrobiliśmy mimo zakazów wypisanych na rosyjskich tablicach.

Obowiązkowym punktem zwiedzania na naszej trasie były Stańczyki, gdzie znajduje się najwyższy w Polsce kamienny wiadukt kolejowy, pozostały po dawnej linii kolejowej Gołdap-Gubin (obecnie rosyjski Gusiew). Jeszcze kilka lat temu można było w Stańczykach doświadczyć dreszczu emocji, rzucając się na linie bungie w 36,5 metrową przepaść nad strumykiem Błędzianką. Tragiczny wypadek spowodował zakaz skoków, a cały teren rezerwatu został odpłatnie udostępniony do zwiedzania. Za Stańczykami wjechaliśmy w zabagnione ostępy resztek Puszczy Romnickiej, w której cesarz Wilhelm II polował na jelenie (świadczą o tym liczne pamiątkowe głazy). Znaleźliśmy się tym samym w granicach dawnych Prus Wschodnich. O dawnej świetności tych ziem świadczyły zaniedbane pałace w Rogajnach i Galwieciach, ledwie widoczne z krajowej drogi 651.



Przyjemny biwak wypadł nam nad Jeziorem Gołdap, nad którym znajdują się również ruiny bunkrów kwatery dowództwa Luftwaffe. Rano, wysokie chmury, zapowiedziały zmiany w pięknej dotychczas pogodzie. Mimo to wystarczyło nam czasu na wspinaczkę na górującą nad miastem wieżę ciśnień, z której roztaczała się wspaniała panorama Gołdapi i Szeskich Wzgórz. Gołdap jest ośrodkiem narciarstwa. Na pobliską Gołdapską (Piękną) Górę, można wyjechać o każdej porze roku wyciągiem krzesełkowym (650 m) i korzystać z tras narciarskich (kilka wyciągów orczykowych). Szeska Góra o wysokości 309 m n.p.m należy do najwyższych wzniesień w tej części Polski. Pomiędzy tymi wzniesieniami znajduje się wielohektarowe gospodarstwo w Tatarskiej Górze, w którym żyją jelenie, daniiele, dziki, koniki polskie i przewalskiego, a właściciele – rodzina Rodziewiczów, organizują safari wynajętymi samochodami terenowymi.

Na wszystkie te atrakcje nie wystarczyło nam tym razem czasu. W pobliżu rosyjskiej granicy wyruszyliśmy w kierunku zachodnim lokalnymi, dziurawymi drogami, na których jazdę rowerem uprzykrzały nam ciężarówki dowożące piach do powstających zabudowań nowego przejścia granicznego. Celem była piramida-grobowiec rodziny Farenheidów w Rapie. Kształtowi piramidy, której proporcje są analogiczne do egipskich piramid, przypisuje się właściwość zachowania w dobrym stanie doczesnych szczątków niemieckiej rodziny, mimo upływu całego wieku. Piramida zabezpieczona jest przed wandalami, ale przez okna można dostrzec otwarte trumny i powleczone skórą kości spoczywających w nich Farenheidów.

Niestety w czasie zwiedzania piramidy w Rapie pogoda zdecydowanie uległa pogorszeniu. Drobnym, ale gęstym deszczem zmusił nas najpierw do przygotowania prowizorycznego obiadu pod pobliską wiatą, a następnie do noclegu w Żabinie. Kwatera o imponującym metrażu dochodzącym do blisko 200 m², przygotowana dla niemieckich turystów, spodobała się szczególnie Adasiowi. Mógł bez przeszkód biegać pomiędzy połączonymi wspólnym korytarzem pokojami.

Następne dni upłynęły pod znakiem znakomitej pogody i wydłużania etapów. Kamila chciała dotrzeć do morza.



Wśród porannych mgieł wyruszyliśmy doliną Węgorapy, której źródeł należy szukać w okolicach Rapy, a ujścia do Jeziora Mamry niedaleko Węgorzewa. Towarzyszyły nam fatalne, pokryte kocimi łbami drogi, spalone pruskie dwory i niezliczone, hałaśliwe stada żurawi, szykujących się już do odlotu.



Szlak Wielkich Jezior Mazurskich z portem w Węgorzewie łączy Węgorapa, na której wszyscy żeglarze zmuszeni są zrzucić żagle i poruszać się dzięki mocy silników. Większość z nich zna Jezioro Mamry, Kisajny i Święcajty, niektórzy odwiedzają bunkry Wermachtu w Mamerkach, ale rzadko kto zapuszcza się w ostępy leśne wzdłuż Kanału Mazurskiego. Po dotarciu do Gui, skierowaliśmy się piaszczystą drogą do jedynej ukończonej śluzy tego kanału – Piaski. Kanał był ambitnym założeniem technologicznym, którego zadaniem było połączenie zlewiska Wisły i Niemna. Jego budowę rozpoczęto jeszcze przed I Wojną Światową. Do roku 1940 wybudowano 52 km kanału, 10 śluz i dwa jazy, na odcinku łączącym rzekę Łynę (dopływ Pregoty) z Jeziorem Mamry (111 m różnicy wzniesień). W związku ze zmianami granic państwowych, budowę przerwano i dzisiaj śmiałków, którzy chcą się przeciwstawić chrodom komarów, czeka zwiedzanie zagubionych w leśnych ostępach śluz.

Przekroczyliśmy śluzę i piaszczystą drogą dotarliśmy do drogi nr 650, by późnym wieczorem dotrzeć do miasteczka Barciany przynależnego historycznie do Warmii. Późna pora skłoniła nas do poszukiwania noclegu. Region nie obfitował w atrakcje turystyczne i nie spodziewaliśmy się znaleźć agroturystycznych kwater. W takich sytuacjach informacji najlepiej zasięgnąć przy butelce piwa w pobliskim sklepie. Tym razem też nie zawiedliśmy się na życzliwości mieszkańców i miejsce na biwak znaleźliśmy na zarośniętej działce położonej niemal w centrum miasteczka. Było nawet ognisko ze starych krzeseł, kiełbaski z pobliskiego sklepu i świeże jabłka ze zdziczałych jabłonek.

Rano zwiedziliśmy gotycki zamek, pamiętający krzyżackie czasy, a obecnie remontowany przez prywatnego właściciela i wyruszyliśmy do Sempopola. Chociaż droga, a raczej wąski chodnik, nie zawsze był pokryty asfaltem, w rekordowym czasie osiągnęliśmy miasteczko malowniczo położone nad Łyną. Kościelne wieże wznosiły się nad rozlewiskami

rzeki, która kilka kilometrów dalej opuszczała granice Polski zmierzając do Pregoly i Kaliningradu (Królewcą). Pogoda sprzyjała i dwa poranne, 15 kilometrowe etapy realizowaliśmy z krótkimi przerwami dostosowanymi do potrzeb Adasia, który po godzinnej nieprzerwanej jeździe domagał się zwykle postoju. Nie chcieliśmy, żeby jego entuzjazm został zgaszony zbyt monotonną podróżą.



W południe dotarliśmy przez jednostajny krajobraz Równiny Sempopolskiej do Szczurkowa. Wioska, obok pobliskich Żywkowa, Lwowca i Brzeźnicy, należy do ostoi bociana białego. We wsiach znajdują się największe skupiska gniazd bocianich. W każdej z nich gniazduje ponad 30 par bocianów (nawet 5 gniazd w jednym gospodarstwie). W sezonie lęgowym bocianów jest tu znacznie więcej niż mieszkańców. Tak wielka liczba gniazdujących bocianów wynika z przemyślanych działań prowadzonych przez Centrum Bociana Białego, zmierzających do ochrony żerowisk, remontu dachów oraz budowy słupów i platform pod gniazda.

Droga w Szczurkowie kończy się ślepo zasiekami polsko-rosyjskiej granicy. Niedaleko stąd do Bezled – ostatniej miejscowości przed przejściem granicznym do rosyjskiego Bagrationowska. Czekala nas karkołomna przeprawa przez piaszczyste, leśne drogi do leśniczówki w Nowej Wsi Hławieckiej. Pierwszym co zastanawia po dotarciu na miejsce jest cisza. Z tarasu pokoju, który wynajęliśmy roztaczał się uroczy widok na polankę z rozlewiskami rzeczki Elmy, a blasku gwiazd w nocy, która wkrótce nadeszła, nie zakłócały, żadne sztuczne światła.

Następną miejscowością na naszej trasie było Górowo Hławieckie zlokalizowane na obrzeżach opisywanych przez niektórych geografów Niziny Staropruskiej. Pogańscy Prusowie już dawno zniknęli z tych ziem, zabici, podobnie jak Jaćwingowie, przez Krzyżaków. Została tylko legenda o Herkusu Monte – pruskim bohaterze straconym przez Krzyżaków, który stał się pierwowzorem mickiewiczowskiego Wallenroda. Średniowieczna murowana zabudowa Górowa, malowniczo wznosząca się nad sztucznym jeziorkiem,

konstrastuje z dzisiejszymi mieszkańcami miasteczka. Większość z nich to Łemkowie wysiedleni z Bieszczadów podczas akcji „Wiśła”. W pobliskich Asunach w miejscu luterńskiego i katolickiego kościoła do dzisiaj działa grekokatolicka cerkiew.



Trasa do Lelkowa przez Kandyty była urozmaicona wzgórzami Wzniesienia Górskiego, ale później czekał nas monotony odcinek jazdy do Żelaznej Góry. Kilka kilometrów później udało nam się przedostać przez ograniczające barierki na nieczynną drogę szybkiego ruchu do planowanego przejścia granicznego w Grzechotkach. Jechaliśmy komfortowo gładkim asfaltem, dwupasmową drogą we wzrastającym upale. Adaś zniósł ten płaski fragment trasy bez większych problemów, owiewany lekkim wietrzykiem, wywołanym stałą prędkością roweru około 20 km/h. Dla mnie był to jednak jeden z najgorszych odcinków. Pozostali odjechali do przodu. Pozostało mi monotonne pedałowanie i rozmowa lub śpiewanie z Adasiem. Z ulgą zjechałem na lokalną drogę do Braniewa.

Wjazd do większych, nieznanymi miast na rowerze jest zawsze dość ekscytujący, zwłaszcza gdy podróżuje się z dzieckiem. Braniewo było nieporównanie mniejsze od Gdańska, który czekał nas za kilka dni, ale i tutaj ruch samochodowy był duży, regulowany na skrzyżowaniach sygnalizacją świetlną. Zaletą ciężkiego roweru, obciążonego sakwami jest jego widoczność na drodze, wadą niestabilność przy małych prędkościach. Główną ulicą miasta przekroczyliśmy most na Pasłęce, minęliśmy stare mury miejskie i zatrzymaliśmy się u wejścia do gotyckiej kolegiaty. Braniewo nie wzbudziło naszej sympatii – być może odwykliśmy od ulicznego zgiełku. Nie zwiedzaliśmy ani tutejszych kościołów, ani najmniejszych w Polsce ogrodów zoologicznego i botanicznego. Po odpoczynku w tutejszej pizzerii ruszyliśmy nieco zatłoczoną drogą w kierunku Fromborka. Na granicy Fromborka zrobiliśmy pamiątkowe zdjęcia. Dotarliśmy do miejsca, w którym zakończył się „dorosły” rajd – z Białowieży do wybrzeży Bałtyku. Był to nasz najdłuższy etap, liczący ponad 76 km.

Na przeprawę promową przez Zalew Wiślany do Krynicy Morskiej przyszło nam czekać do południa następnego dnia. Wykorzystaliśmy ten czas na zwiedzanie Fromborka,

który ze względu na niewielką rozległość i liczne zabytki jest jednym z przyjemniejszych miast polskiego wybrzeża. Na szczęście nie ma tu tłumów turystów, którzy nielicznie docierają kilkoma spacerowymi stateczkami z Krynicy. Wszystkie zabytki katedralnego wzgórza, mieszkanie i wieża Mikołaja Kopernika oraz muzea związane z tym najslawniejszym mieszkańcem Fromborka, który tutaj pisał swoje „De revolutionibus orbium caelestium” i zmarł w 1543 roku, można zwiedzić w pół dnia, a opisy wszystkich średniowiecznych zabytków znajdują się w licznych przewodnikach.



Wieczorem po załadowaniu rowerów na stateczek MS Monika wyruszyliśmy w 7,5 km rejs do Krynicy. Na wodach zalewu Wiślanego niemal nie było innych statków, w związku z zamknięciem przez Rosjan Cieśniny Piławskiej i dostępu do Bałtyku dla większych jednostek. Z głośników płynął komentarz niezmordowanego przewodnika jednej z grup wczasowiczów, przypominający dialogi z filmu „Rejs” Marka Piwowarskiego, słońce zachodziło, a my mieliśmy w planach dotarcie do najdalej na północ wysuniętego odcinka Mierzei Wiślanej. Tych zamierzeń o mało nie pokrzyżowało hałaśliwe wesołe miasteczko, działające nieopodal portu w Krynicy. Adaś dał się jednak przekonać do 22 km przejażdżki do Piask. Był to jeden z najszybszych etapów naszego rajdu. Odwiedziliśmy latarnię morską w Krynicy, pokonaliśmy wydmy Mierzei Wiślanej w tym słynny Wielbłądzi Garb o wysokości 49 m n.p.m. i dotarliśmy do sennego rybackiego portu w Piaskach w niecałą

godzinę. Jeszcze szybciej pokonaliśmy ten 10 km odcinek w drodze powrotnej, żeby Adaś mógł nacieszyć się kolejką w wesołym miasteczku. Jednocześnie traciliśmy powoli spokój i równowagę, którą dały nam odludne tereny Mazur i Warmii. Tutaj życie toczyło się turystycznym rytmem schyłku sezonu. Na obrzeżach Krynicy znaleźliśmy olbrzymi kemping w sosnowym lesku na wydmach spływających do otwartego Bałtyku. Na biwaku odzyskaliśmy choć trochę prywatności, ale bezpowrotnie zniknęła atmosfera romantycznych ognisk w zapomnianych regionach pogranicza. Obowiązywał zakaz palenia ognia.



Plaża nad otwartym Bałtykiem – szeroki pas czystego piachu, rybackie kutry i flagi ostrzegające przed wysoką falą, były najlepszą scenografią do zanurzenia flagi MKT w morskiej wodzie. Z Krynicy wyruszyliśmy główną i jedyną drogą Mierzei wśród sosnowych i bukowych lasów, oglądając od czasu do czasu morze w prześwicie piaszczystych dróg, odchodzących do pobliskich plaż. Mijaliśmy rezerwaty przyrody, których żywym świadectwem były dziki uciekające prawie spod kół roweru w leśne ostępy nawet na obrzeżach mijanych kurortów. Rezerwat kormoranów w Kątach Rybackich jest największym skupiskiem tych ptaków w Europie. Ponad 2 tysiące drzew zasiedla 30 tysięcy kormoranów.



Mierzeja była spokojna, chociaż często dochodziło do groźby przerwania tego wąskiego pasa wydmy. W XIX wieku kościół w Piaskach został całkowicie zasypany przez wędrujące wydmy. W latach 50-tych Krynica Morska była na wiele dni odcięta z powodu gwałtownych burz, a 14 października 2009 roku droga 501 w Kątach Rybackich została całkowicie przerwana. Przemierzając Mierzeję trzeba sobie wyobrazić jak bardzo niestabilny jest ten fragment wybrzeża.

Po opuszczeniu Mierzei znaleźliśmy się na Żuławach Wiślanych, słynnych m. in. z najgłębszej depresji w Polsce (-1,9 m p.p.m.). Zajrzeliśmy do hitlerowskiego obozu koncentracyjnego Stutthof i przejechaliśmy przez senne u schyłku sezonu uliczki Jantaru, w którym co roku odbywa się konkurs poszukiwaczy bursztynów. Dla Adasia największą atrakcją była żuławska kolej wąskotorowa, której trakcja wielokrotnie przecinała trasę naszego rajdu.

W Mikoszewie przeprawiliśmy się promem przez Przekop Wisły, a w Sobieszewie wśród licznych ciężarówek, autobusów i samochodów osobowych przez pontonowy most nad Martwą Wisłą. Planowaliśmy podróżować tramwajem wodnym Żegluga Gdańskiej, łączącym Sobieszewo przez Wisłę Leniwkę z Gdańskiem. Niestety do przystani dotarliśmy zbyt późno i czekała nas skomplikowana przeprawa rowerami przez Gdańsk. Trasy rowerowe w tej części Żuław nie istnieją, albo nie znaliśmy ich przebiegu. Dlatego przebijaliśmy się bocznymi drogami przez Rafinerię Gdańską, fragmentem ruchliwej drogi nr 7 Warszawa – Gdańsk aż do pierwszego znaku zakazu poruszania się rowerów, a potem bocznymi uliczkami przedmieść Gdańska do samego śródmieścia nad Motławą. Stamtąd, znowu o zachodzie słońca, tramwaj morski zabrał nas na Hel.



Na obrzeżach Helu znaleźliśmy nieatrakcyjny kamping, którego organizacja przypominała takie obiekty we Francji czy Hiszpanii: bezdrzewna i wydeptana przestrzeń daleko od morza, ale za to z kuchnią turystyczną, prysznicami na żetony i barem czynnym do późna. Hel świętował zakończenie sezonu na festynie z występami znanych zespołów disco

poło. Jedna z ostatnich nocy lata tak wyczerpała wczasowiczów, że rano na wietrznej, rozległej plaży helskiego cypla byliśmy niemal jedynymi gośćmi. Przed nami rozciągała się Zatoka Gdańska i otwarty Bałtyk.



Miejsce to od lat 20-tych XX wieku spełniało niezwykle istotną rolę strategiczną. Wtedy przystąpiono do budowy linii kolejowej i utwardzonej drogi, której zakręty miały utrudnić jej zniszczenie w przypadku ataku artyleryjskiego. Prezydent Mościcki w 1936 roku powołał do życia Helski Rejon Umocniony. W drodze na Cypel mijaliśmy liczne bunkry, umocnienia i stanowiska artyleryjskie, które miały strzec wejścia do Zatoki Gdańskiej i portu marynarki wojennej. O sile tych umocnień świadczy fakt, że załoga Helu broniła się aż do 2 października 1939 roku. Kolejne umocnienia powstały w czasie okupacji hitlerowskiej a najnowsze w związku z działalnością Brygad Rakietowej Obrony Powietrznej w latach 60-tych i 70-tych. Region Helu był tak pilnie strzeżony, że dopiero na początku lat 90-tych zlikwidowano roгатki, które broniły dostępu nie-polaków na półwysep. Wtedy też rozpoczęła się inwazja turystów, do której przyczyniły się rozległe plaże, silne wiatry w sam raz dla surferów, pobliska lokalizacja rezydencji prezydenta RP, a w przypadku najbardziej zamożnych turystów wyprzedaż ziemi przez jednostki wojskowe.



Sam Hel pozostał raczej senną miejsciną. Przy głównej ulicy zachowały się stare domy portu rybackiego, obecnie przemienione w mniej lub bardziej stylowe restauracje. Turystów przyciąga fokarium, powstałe w celu ochrony bałtyckiej foki szarej. W porze karmienia zwierząt przybywają tam takie tłumy, że po obejrzeniu pływających w basenach fok, wycofaliśmy się zanim foki dostały swoją dzienną porcję ryb. Zawiodła nas także latarnia morska, wybudowana przez Kaszubów w 1942 roku. Obowiązywał zakaz wstępu dzieci do lat czterech i z trudem musieliśmy wytłumaczyć Adasiowi, że jest za mały, żeby wdrapywać się na szczyt latarni.



Wczesnym popołudniem wyruszyliśmy na ostatni etap naszego rajdu do Władysławowa. Zatrzymaliśmy się na nieco dekadentycznym moście w Juracie i zeszliśmy na plażę otwartego Bałtyku za Jastarnią. Ścieżka rowerowa na tym odcinku była przekleństwem dla turystów rowerowych. Szutrowy chodnik o szerokości 1 metra wił się w licznych zakrętach, to wznosząc się, to znów opadając. Nie raz wjeżdżaliśmy na główną drogę Mierzei, na której jechało się wprawdzie łatwiej, ale jeszcze bardziej niebezpiecznie z powodu dużego ruchu samochodowego. Dopiero za Kuźnicą ścieżka rowerowa zyskała nawierzchnię w postaci kostki brukowej, ale straciła zupełnie na malowniczości. W Chałupach kempingi stanowiły niemal zwartą zabudowę od strony Zatoki Puckiej i z trudem można było sobie wyobrazić jakiegokolwiek izolowane plaże naturystów, o których śpiewał Zbigniew Wodecki. Jedyną atrakcją był widok kościelnych wież Pucka, a ciekawostką przebiegająca niedaleko Mierzeja Rewska, której głębokość pod powierzchnią Zatoki nie przekracza 1 metra, co umożliwia organizację dorocznego Marszu Śledzia. Uczestnicy Marszu wbrew protestom ekologów, chroniących gniazdujące tutaj ptaki, maszerują po dnie Bałtyku pomiędzy Mierzeją Helską a Rewą na dystansie blisko 20 km.

Tablicę oznajmiającą przybycie do Władysławowa i widok wieży Domu Rybaka powitaliśmy tym razem z pewną ulgą. Prysł gdzieś romantyzm bezkresnych przestrzeni Warmii, Mazur i Suwalszczyzny. Czekał nas uciążliwy powrót załadowaną do granic

możliwości Toyotą Yaris, która stała zaparkowana w Gdyni. Kończył się najdłuższy etap rajdu dookoła Polski. Z Wiżajn do Władysławowa przejechaliśmy 427,5 km. Nie był to jednak ostatni epizod rowerowej wędrówki w tym sezonie.



Ostatnia odsłona naszego rajdu dookoła Polski miała miejsce na Podlasiu w połowie września 2009 roku. Wyruszyliśmy z Kleszczeli przez przedpoła Puszczy Białowieskiej drogami wyłożonymi w większości „kocimi łbami” do leśnej osady Topiło. Wróciło uczucie rozległych i bezludnych przestrzeni, ciszy i spokoju, którego zabrakło na bałtyckim wybrzeżu. W Topile znajduje się stacja kolejki wąskotorowej wybudowanej przez Niemców w początku wieku XX w celu pozyskiwania drewna z nieprzebranych puszczańskich zapasów. Dzisiaj z Hajnówki kursuje tutaj kolejka turystyczna, a niedaleko stacji można obejrzeć mini skansen. Adasiowi szczególnie przypadł do gustu mały parowozik, który jeszcze niedawno zwoził drewno na trasie Topiło-Hajnówka.



Za Topilem wjechaliśmy w zabagnione ostępy puszczy szutrowymi drogami, które miejscami zwężały się w błotniste zarośnięte ścieżki. Po kilkunastu kilometrach dotarliśmy do białowieskiego miejsca mocy, w którym znajduje się czakram (miejsce gdzie krzyżują się kanały energetyczne) podobny do tego na Wawelu. Na pewno było tutaj miejsce pogańskiego kultu, o czym świadczy megalityczny kamienny krąg. O niezwykłym polu magnetycznym występującym w tym miejscu mają świadczyć nietypowe dla puszczy gatunki drzew (np. jabłoń, grusza i głóg) oraz zniekształcenie pni drzew, które rozgałęziają się już od korzenia.

Ludzie odwiedzający to miejsce oczekują niezwykłych przeżyć. Jedni mówią o mrowieniach w palcach rąk, inni o szybkiej regeneracji sił życiowych, niektórzy doświadczają nawet omdlenia. My nie odczuwaliśmy żadnego z tych objawów, może dlatego, że oprócz nas znaleźli się w tym miejscu liczni turyści i jedna ekipa telewizyjna.



Wkrótce po wyruszenia z miejsca mocy znaleźliśmy się w Grudkach – przysiółku Białowieży, z którego wyruszaliśmy wiosną wspólnie z pozostałymi uczestnikami rajdu na północ. Tym razem pozwoliliśmy sobie na luksus samochodowego wsparcia. W związku z tym już następnego dnia wróciliśmy do Kleszczeli, żeby kontynuować podróż na południe. Tym razem zrezygnowaliśmy z najbliższej granicy drogi przez Czeremchę, żeby drogą krajową nr 693 dotrzeć do Grabarki. Był to dość uciążliwy, z uwagi na brak atrakcji i silny wiatr, etap naszego rajdu.



Święta Góra Grabarka nie przypomina już dawnego sanktuarium otoczonego sosnowymi lasami i piaszczystymi wydhami. Pod wzgórzem znajduje się asfaltowy parking,

a na jego szczyt wyprowadzają brukowane schody. Więcej tutaj teraz turystów niż pielgrzymów, którzy chyba tylko na święto Przemienienia Pańskiego (św. Spasa Izbawnika) przemierzają ostatnie metry pielgrzymki na kolanach. Jest to jednak nadal jedno z głównych świętych miejsc prawosławia i jedyny żeński klasztor prawosławny w Polsce. Wokół cerkwi odbudowanej w latach 90-tych po pożarze wywołanym przez złodzieja-podpalacza, wznosi się las krzyży. Pierwsze z nich pojawiły się już XVIII wieku, kiedy wokół cudownego źródła schroniła się przed epidemią cholery grupa okolicznych mieszkańców. Dzisiaj wotywnych krzyży jest ponad 7000, niektóre osmalone po pożarze w 1990 roku, i stale ich przybywa.

Zachód słońca spędziliśmy nad rozlewiskami i meandrami Bugu we wsi Osłowo, w której wypadł nam nocleg. Adaś nie tylko chłonał widoki wielkiej rzeki, ale mówił wciąż o wędkarzach i ich psach, stadach krów i kogucie na pobliskim płocie. Widział więcej niż my, bo dla niego wszystko było nowe i interesujące. Jego nie pchały do działania przebyte kilometry i to, że jest być może jednym z najmłodszych ludzi, którzy przejechali w wieku niespełna 3 lat prawie 1000 km na rowerze. To było istotne dla nas. Dla niego najważniejsze były wrażenia, które zostaną w pamięci i czasem, nawet po latach, pojawią się we wspomnieniach. Zazdrościłem tego.



Niestety następnego dnia druga podczas całej edycji rajdu niegroźna infekcja Adasia pokrzyżowała nam ambitne plany. Na rowerach dotarliśmy jeszcze tylko do Mielnika, popularnej wśród mieszkańców Warszawy miejscowości wypoczynkowej, i promem przeprawiliśmy się przez Bug w kierunku Serpelic. Znaleźliśmy się tym samym, po pokonaniu kolejnych 105 km, w granicach administracyjnych Województwa Lubelskiego. Od początku sezonu pokonaliśmy 937 km dróg i bezdroży pogranicza. To pozwalało na reorganizację planów na sezon 2010. Zamierzaliśmy, już jako równoprawni uczestnicy, wziąć udział w rajdzie ze Szczecina do Fromborka (w naszym przypadku tylko do Władysławowa), a podczas krótkich weekendowych wyjazdów dotrzeć znad Bugu na Roztocze, a może nawet w Bieszczady.