

Adriai bringatúra (Horvátország–Montenegró–Albánia, 2009)

Bár 2006-ban azt gondoltam az isztriai-cresi-krki túra után, hogy többször nem lesz Adria biciklin, de végül csak nekirugaszkodtunk. És az idén még csak ez a fáradtság okozta érzés se jött elő. Végigtekertük a tervet (az ODO szerint 1046,7 km lett az egész), többnyire szép volt (Albániát, Split környékét meg a vonatutakat semmiképpen nem sorolom ide), és mindenképpen érdemes volt elmenni. Aki persze nehezen viseli a nagy forgalmú országutakat, ne induljon el az adriai országúton, mert hiába a horvát sztrádák (én ebben reménykedtem), a 8-as úton továbbra is nagy a forgalom.

És akkor pár mondat emlékeztető (az egyes napokhoz meg érdemes az összes fényképet végignézni, mindet nem szűrhattam be):

1. nap (2009. augusztus 15., szombat)

A kilométerórám szerint (ODO) 2586,9 km-ről indultunk a garázsból.

Minden a tervek szerint ment. Jó kis „langy melegben”, félórás késéssel érkeztünk meg Balatonszentgyörgyre (7620 Ft). A vonat jó darabig zsúfolva volt, már Debrecenben alig fértek be a biciklik, de összességében rendben volt minden. Az utazás egyik nagy meglepetése volt, hogy Kisújon felszálltak évtizedek óta nem látott unokanővéremék, Nagy Icaék az egyik lányával meg vagy négy unokával. Picit beszélgettünk, de aztán jó messzire sikerült helyet találniuk a vonaton, csak áthurcolkodni segítettem nekik.



Balatonszentgyörgyről az idén nemcsak Berzencéig mentünk, hanem a terveknek megfelelően átmentünk a határon, hogy másnap még kényelmesebben érhesük el a zágrábi vonatot.

A határon simán és gyorsan átléptünk, csak a horvát határőrökhöz kellett visszakanyarodnom, mert én azt hittem, hogy egyben van a két határellenőrzés.

Az idén csupa ismerős helyeken mentünk, még primán emlékeztünk a három évvel ezelőtti épületekre, utakra — és persze beleszaladtunk a korábbi téves utakba is.

Szállást eleinte vadkempingként próbáltunk keresni, de nem akadt alkalmas hely. A Dráva ártere lett volna jó (sőt, ha ott lett volna a folyó egy kis stranddal, akkor egészen szuper), de annyi volt a szúnyog, hogy hiába volt a hívogató zöld pázsit, a továbbmenetel mellett döntöttem. De ugyanez volt a szúnyoghelyzet a mezőgazdasági földeken is. Így aztán arra jutottunk, hogy Koprivnica mint nagyobb város lesz a szálláshely. Egy benzinkútnál a város szélén Bálint kiderítette, hogy a legközelebbi kemping Kaposvárnál van (ez kissé kiesett: -), illetve hogy egy kilométerre akad egy kávézó, ahol lehet szállást találni. Így is volt, 200 kunáért ott aludtunk.

Eznap 114,1 km-t haladtunk (max.: 37,8 km/h).

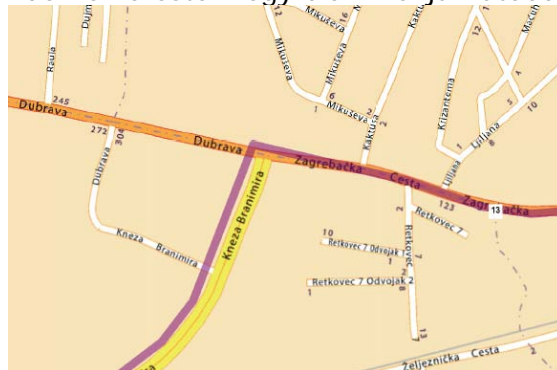
2. nap (2009. augusztus 16., vasárnap)

Reggel aludtunk sokáig, 10 körül indultunk. Az egész kávézót kirabolhattuk volna, nem volt senki semerre. Egy hátsó kapun sikerült kijutnunk, aztán irány Zágráb. Továbbra is ismerős terepen mozogtunk, bár ez a terep helyenként már nehezebb volt. Križevciben megnéztük a „szokott” parkunkat, de most nem dekkoltunk itt hosszabban, hanem inkább megmáztuk az eztán következő emelkedőket.

Pihenőt kajázással és fagyizással talán Vrbovecen (vagy hol, a fene se emlékszik) tartottunk. Így nézett ki a hely (ahol a fagyizón kívül minden zárva volt):



Innen már Zágráb jött, délután ötre ott is voltunk. Emlékezve a három évvel ezelőtti borzalmas bemenetelre, az idénre kerestem egy biciklivel járhatóbb utat az állomásig.



Alig futottunk túl az elágazáson, úgyhogy meg is találtuk a jó utat. Ami ellenben a ViaMichelin térképével, nem ment el az állomásig, bár kis kitérő után csak odaértünk.

Megvettük a vonatjegyeket (fejenként helyjegyekkel együtt 166,7 + 7, összesen 347,4 kuna), aztán az állomás (Glavni Kolodvor) előtti téren ücsörögtünk, vacsoráztunk. A vonat menetrend szerint 21:40-kor indult volna, de kapásból egy óra késést hirdettek.

Külön „szórakoztató” volt a bicikliszállítás. (Csak lebeszélni tudok mindenkit, aki a horvát vagy montenegrói vasutakon bringát akarna szállítani...) A dolog úgy állt, hogy először három vagon állt bent a peronnál. A mi helyjegyünk a legelső kocsiba szól (teljesen mellékesen három spanyol mellé, meg volt még egy vélhetőleg horvát gyerek is ott, úgyhogy tele volt a fülke, a csomagjaink közül a két utazótáska nem is fért el, a folyosón hagytuk őket). A bicikliket ellenben a kalauz nem engedte az első (mozdony mögötti) ajtóhoz feltenni, hogy majd jön bicikli- és csomagszállító vagon is. Jött is, jó messzire volt az első vagontól, mert a vonatot sok részből rakták össze. (Míg befutott, kifizettük a bicikliszállítási díjat is — a két bringára 60 kunát —, és mellesleg a kalauz centire kiszámolta, hova álljunk, hol lesz az ajtaja a bicikliskocsinak.) Önmagában nem az volt baj, hogy messze volt szállítóvagon, hanem az, hogy a vonatot Kninben ketté választották: az eleje (vagy 2-3 kocsi) ment Zadarba — a többi, köztük a bicikliszállító kocsi a kalauzzal — Splitbe. Ezért Kninben el kellett ügetni a biciklikért, és áttenni őket az első ajtóhoz (ami immár nem ugyanaz volt, mint Zágrábban, ugyanis menetirányt váltottunk). Így aztán nagy alvásról szó se lehetett, lestem az órát, mikor jön Knin, amit kiszámolni persze nehéz volt, mert erős késésben voltunk már induláskor is, amit

sikerült a horvát vasútnak továbbfokozni. De végül a biciklik újból a helyükre kerültek, mi egy kicsit lefeküdtünk a folyosón a polifómokra (közlekedés a fűtőtesten, falon, mennyezeten, aki repülni tudott, jelentős előnyben volt), és laza menekülttábori hangulatban elszundítottunk sokak társaságában. (A fülkében nem igazán éreztem jól magam, mert a két spanyol összeengedte a székeket, és úgy aludtak lábtól-fejtől élire fordulva. Kimenni nem nagyon lehetett tőlük.)

Végül reggel 5:40 helyett 7-re értünk Zadarba. De ez már a 3. nap.

3. nap (2009. augusztus 17., hétfő)

Ébredés a vonaton, aztán ugrás lefelé. Egy vasutas segített a peronnal ellentétes oldalon leszedni a bicikliket. Volt belőlük még kettő a mienken kívül, az ajtót nem is lehetett csak arra az oldalra nyitni. Felpakolás, aztán kis bizonytalankodás után irány az Zadar óvárosába.



Megnéztük a romosabb részeket, majd a tengerpartot is.

Mivel az éjszakai kialvatlanság miatt túl frissek nem voltunk, kicsit leálltunk a strandon, fürödtünk, pihengettünk, szundítottunk továbbindulás előtt. A strandszandálokat merészen nem használtuk, és Bálint össze is szedett egy kellemetlen vágást egy éles kőtől a sarkára, mikor felderítő úszásra indult.



A nap további részében haladtunk a 8-as úton. Itt már jóízűeket bámészkodhattunk, hol az útról, hol egy kilátóból.



Végül Vodice-ig jutottunk, itt 30 euróért (így olcsóbb volt, mintha kunában fizettünk volna) szálltunk meg egy szobában.

A napi táv 77,74 km volt, max. sebességünk 52,5 km/h.

4. nap (2009. augusztus 18., kedd)

Mint mindig, ha kényelmes helyen tudtunk aludni, 9-kor volt ébresztő, így aztán 10 óra tájban indultunk el Vodiceből. Hamarosan áthaladtunk a Krk folyó fölötti hídon,



és következett Šibenik, nagyon szép óvárossal, sikátorokkal.



Volt itt egy vár, fejenként 20 kunáért ezt is megnéztük,



meg az utunkba kerülő templomokat is.



A legérdekesebb: -)) persze egy macska volt, aki a legtermészetesebben közlekedett egy autón, még a visszapillantóján is egyensúlyozott egy kicsit:



Azért láttunk szép lépcsőket is,



és egy koma, miután közölte, hogy kedveli a magyarokat, mert sokáig velük dolgozott Kanadában, megmutatta a garázs-kamrája ablakát, felhíva a figyelmet a több száz éves gótikus ívekre.

Egy óra körül indultunk tovább. Útközben már irigyeltük a fenyőfák árnyékában fürdőzőket



Épp ezért az ebéd és pihenés helyeként a primoštteni strand lett kiválasztva, ahol a parton nagyobbacska erdő volt, és az öböl kanyarulata miatt klassz árnyékos helyet is lehetett találni.



Jó volt a víz, az idő, és még kacsázni is lehetett:



A hűsítőzés után jó kaptatós utakon haladtunk Trogir felé.



Trogirba kora este érkeztünk, meglehetősen döcögős úton, mert itt le kellett térni a főútról. A városkában iszonyatos forgalom volt, az óvárosba vezető egyetlen szűk hídnál állt a kocsisor.



Itt volt a piac is, meg egy Konzum (nagyobbacska bolt). A piacon egész olcsón voltak különböző péksütemények, pizzák, ezt ettünk vacsorára, majd reggelire is, a Konzumban meg lehetett tejet és ásványvizet beszerezni. A parkban megvacsoráztunk, aztán úgy döntöttem, itt éjszakázunk, és majd reggel megnézzük a várost. Elindultam keresni egy jobbacska helyet a parkban, de ez túl világos és forgalmas volt. Végül a tenger felőli sétányon találtam viszonylag alkalmas helyet (bár elég sokáig csösztetek a sétálgatók). Egy focipálya volt itt két bástyával a két kapu mögött, és emellett a sétány.



Egy jókora elgörbült fenyő mögé-alá pakoltunk le, és itt aludtunk.



Napi teljesítményünk 74,1 km volt, a max. sebesség 50,9 km/h.

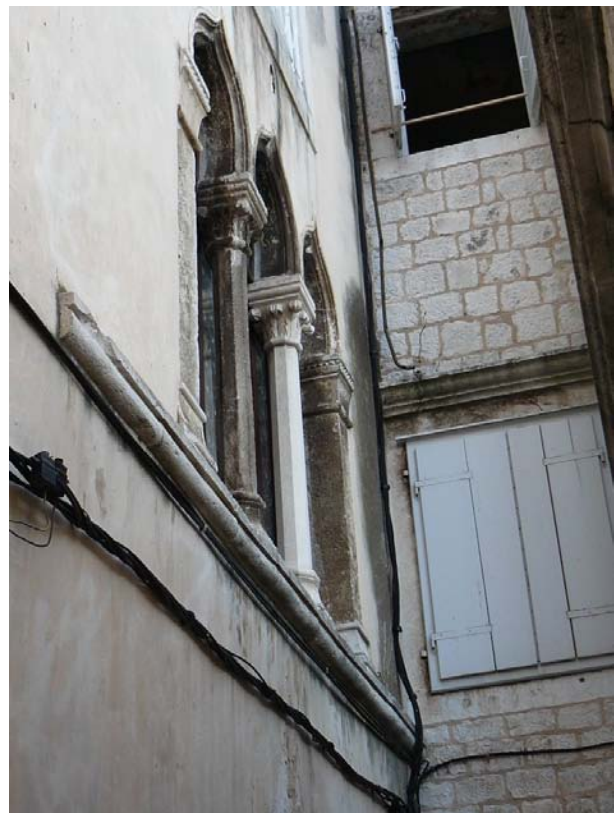
5. nap (2009. augusztus 19., szerda)

A sétányon beinduló forgalom miatt jó korán keltem, és keltettem Bálintot is, hogy még időben megnézzük Trogirt, és haladjunk tovább. Előbb körbe sétáltuk az óvárost.

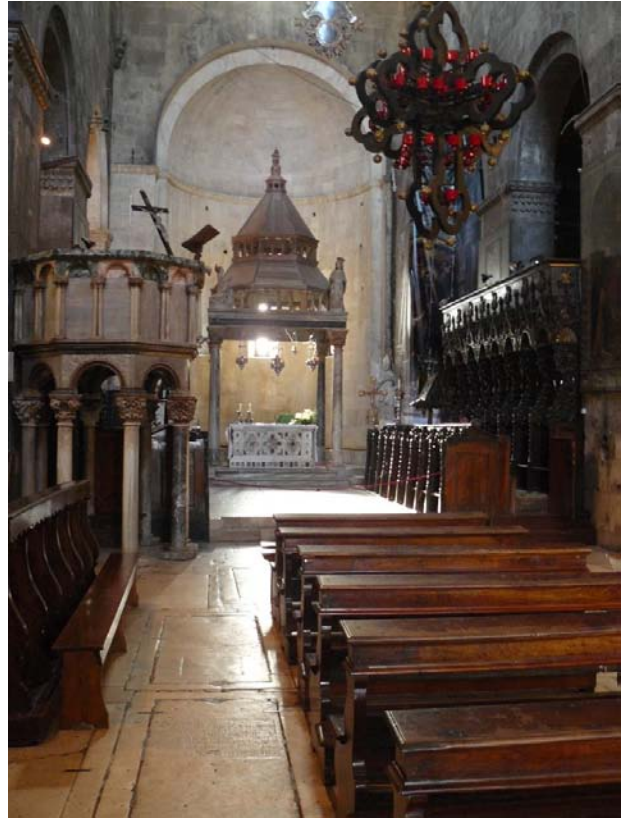




Eztán leültünk ez előző nap esti helyünkre a parkban, és miután a piacon meg a Konzumban bevásároltam, megreggeliztünk. Ekkorára már fel volt derítve egy posta is, ahonnan a képeslapok lettek elküldve. Reggeli után körbenézegettük a régi Trogirt belülről is.







A legnagyobb kincsek a székesegyház kincstárában voltak. A tilalom ellenére ezekből is lefotóztunk párat:



Trogir után Split következett. Splitben az óváros jól el van dugva, különös tekintettel a hatalmas panel lakótelepekre. Még szerencse, hogy jól ki volt táblázva minden, így viszonylag egyszerűen átvergődtünk a nagyon lehangoló újabb részekre, és viszonylag gyorsan egy parkba jutottunk, amiről kiderült, hogy az óváros peremén van, szép épületek között.



Maga az óváros Splitben is a szokott sikátoros képet mutatja.



Split fő nevezetessége Diocletianus palotája.



Mi is megvettük a fejenként 10 kunás belépőt, és szétnéztünk a palota helyreállított alagsorában.



Miután körbejártuk a palotát meg az óvárost, a piacon is szétnéztünk, és primajó szőlőt sikerült vennünk, amit gyorsan meg is ettünk.



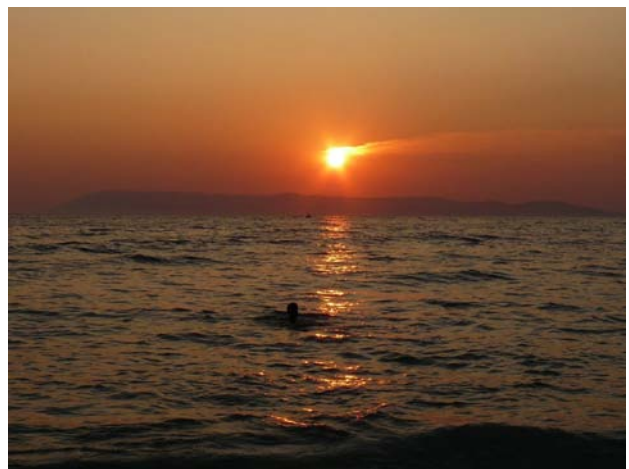
Eztán a parkban leültünk megebédelni, friss vizet vételezni, és úgy indultunk, hogy a következő saroknál egyenesen menve megnézzük a tengerészeti múzeumot is. Ez azonban nem jött össze, mert a forgalom elvitt tovább, és nekünk nem volt kedvünk visszabolyongani. Így aztán mentünk tovább a „kellemes” két órás hőségben. Omišig nagyon rusnya volt az út: építkezés, utépítés, por mindenhol. Omištól viszont káprázatosan szép az adriai országút. Sok kaptató és lejtő nehezítette az utat, de Makarska felé közeledve sok partmenti fenyőerdő adott árnyékot.



Este felé járván bekanyarodtunk Makarskára, hogy a hírneves strand környékén találjunk vadkempinget. De erről hamar letettünk, mert rengeteg ember nyüzsgött Makarskán, ezért tovább mentünk. Ellenben a következő falu, Tučepi után egy hídnál nagyon kellemesnek látszó strandot láttunk meg lent. Leültünk a híd előtti pihenő padjára, úri módon asztalnál megvacsoráztunk, majd a meredek lejtőn lementünk a biciklikkel az olajfás ligeten keresztül. (Ez az eznap elszakadt szandálom ellenére egész simán sikerült.) Lent kiderült, hogy korántsem olyan elhagyott a hely, mint fentről látszott, még büfé is volt, és maga a strand összefügg a tučepi stranddal, de ez nem zavarta a hűsítő fürdőzést, majd mikor kezdett kiürülni a hely, kiválasztottuk a legjobb helyet a kövek tetején, és berendeztük a polifómkat az alváshoz.



A tenger késő estig hullámozott, szép volt a naplemente, mi meg aludtunk egy jót.



Eznap 99,66 km-t haladtunk, max. 50,7 km/h.

6. nap (2009. augusztus 20., csütörtök)



Reggel még árnyékos parton sikerült összepakolni, és felfedezve, hogy van viszonylag normális út is, amin akár egy autó is elmegy, azon kanyarodtunk be a hivatalos strandra, és onnan fel az előző nap elhagyott országútra. Podgorán, a következő faluban megreggeliztünk (emlékeim szerint hangulatos kis üdülőfaló volt), majd továbbra is nagyon szép úton, a tengerhez közel tekertünk. A bringázást az emelkedőkön kívül csak az zavarta, hogy megrepedt Bálint biciklijének jobb pedálja, amit eleinte a csavarokat visszacsavarva megpróbáltunk helyrehozni, de hamar kiderült, hogy ez naiv ábránd csak, és egy nagyobbacska emelkedő teteje táján le is esett. Onnantól csak a hajtókarból kiálló vas szolgált pedálként, míg Dubrovnikban nem sikerült egy új pedált venni. Útközben eltávolodtunk a tengertől is, de pótolta a sós víz látványát a Bačinska jezero. Egy parkolóból Bálint lefényképezte, én meg közben vettem egy nagy fürt szőlőt, amit egy autó árnyékában elcsipegettünk (a tulajok csak pislogtak, miért húzódunk a kocsijuk mögé: -)



Ebédszünetre Pločébe kanyarodtunk le, remélvén, hogy a tengerparton találunk strandot, ahol kellemesen elhűsölhetjük a cefet meleg delet. Hűsölés tkp. volt, de strandot senki se tudott a környéken. Nagy kikötője van a városkának, kompjáráttal stb. így aztán arrafelé nem olyan tiszta a tenger. Meg komppal könnyű átmenni a szigetekre, és ott igazi paradicsomi strandok vannak.



De mi maradtunk Pločében, és eleinte egy padon, utána meg egy pálmafa alá heveredve pihentünk, szundítottunk, hűsöltünk a továbbindulásig.



A déli pihenő után a szokásos meredek (legalábbis nekem biciklivel keményen izzasztó, időnként 7-8%-os) emelkedőkön-lejtőkön kínlódtunk-száguldottunk tovább Dubrovnik felé.



A tenger helyett errefelé mesterséges csatornák képét csodálhattuk a magasból:



Ez a rész a Neretva folyó deltája volt, ahol a közlekedést talán kizárólagosan csónakok jelenthették. Amúgy a Neretva mellett biciklizve szinte folyamatosan zöldségárusok mellett mentünk el, akik dinnyét, szőlőt, üdítőt árultak behűtve. A hűtés módja roppant egyszerű volt: a folyóból vagy valamelyik csatornából szivattyúval folyatták a vizet a tartályba összepakolt árura. A szőlőt például a dinnye köré rakták, hogy a dinnyére ömlő víz szétfröcsögve folyjon a szőlőre is, de ne verje szét.

Végül 114,37 km és 54,8 km/h max. sebesség után valahol egy meglehetősen koszos strandon táboroztunk le. (A táborozás nem szó szerint értendő, mert sátrat az egész túra alatt egyszer se vertünk, csak a szabad ég alatt aludtunk, vagy csodáltuk — épp ezen a strandon nagyon — a csillagokat.) Amúgy ami a strand koszságát illeti, az inkább az odavezető kis gyalogútra vonatkozik, ez Horvátország egyik jelentős szégyene volt, különös tekintettel arra, hogy egy kempingből vezetett a strandra. Maga a strand már elviselhető volt, bár itt a kövek kevésbé voltak „kényelmesek”. De azért mi remekül aludtunk, különösen, ha az arcunkba húztuk a hálósákokat az úton elmenő autók reflektora ellen.



7. nap (2009. augusztus 21., péntek)

Irány Dubrovnik! — ez volt ennek a napnak a jelszava. Reggel a kempinggel szemközti kis boltnál megreggeliztünk (szigorúan tej nélkül, mert csak tartóstejünk volt, amit egy kipróbálás után többé nem akartunk inni, mert a szokásos 3,2-es tejükhöz képest egészen vacak volt). Ezután aztán tekertünk a nem túl távoli Dubrovnikba. Az út jó sok emelkedővel lepett meg bennünket, így aztán a számítottnál később, csak 11 tájban értünk be a városba; ekkorára már jó meleg volt.

Először is szállást kerestünk, mert le akartunk pakolni, és csak utána várost nézni. Azt a térkép alapján tudtam, hogy a Babin kuk és a Solitudo nevű városrészben találunk kempinget, így hát arra vettük az irányt, bár közben egy pár helyen szétnéztünk érdeklődni a szoba iránt is. Többnyire zárva voltak, vagy telt házuk volt, egy helyen mondták, hogy 50 euróért van szabad szobájuk, de mivel itt sok lépcsőn kellett volna felcipekedni, mentünk tovább a

kemping felé. Nem volt túl közel az óvároshoz, de viszonylag simán megtaláltuk. Ellenben mégsem jelentkeztünk be, mert iszonyatos sor állt, az árak se voltak túl barátiak. Akkor inkább a kényelmesebb magán szállás! Nem messze a kempingtől, az első helyen, ahol ki volt írva a „Sobe – Zimmer – Room” sikerrel próbálkoztunk, és kis várakozás után 50 euróért kivettük egy éjszakára.

Egy emeleti teraszról nyílt a szobánk,



ahonnan kiláthattunk arra a Dubrovačka fölötti hídra az öbölnél, amelyiken bejöttünk a városba.



A szobában volt légkondi is, de tekintettel az 5 eurós különdíjra, ezt nem kapcsolattuk be, úgy döntöttünk, hogy spalettás ajtón át elég hűs levegő fog bejönni. (Így is volt, majd csak reggel 6-kor zártam be az üveges ajtót is, hogy az élénkülő forgalom ne zavarjon.) Első teendőnk egy nagymosás volt, a zuhanyzóban egy lavórban kézzel meg mosószappannal kilögyöltem a cuccainkat, amiket aztán Bálint a teraszra kitergetett. Mire este előkerültünk, lényegében minden megszáradt, ami nem rossz teljesítmény, tekintettel rá, hogy centrifuga nélkül bizony még csöpögősen lettek kiaggatva a ruhák.

A mosást a mosdás követte, majd miután lezuhanyoztunk, és megérdeklődtük, hol találunk biciklisboltot, bringára pattantunk, és irány a város. A biciklisbolt volt az első cél, amit csodák csodájára meg is találtunk. Igaz én túl mentem rajta, de Bálint észrevette. Be is ment, megvette az új pedálját, amit azon melegében felszereltem. Ez már bírta végig. A régit meg becsomagoltam, és hazahoztuk garanciásan megreklamálni a repedést.

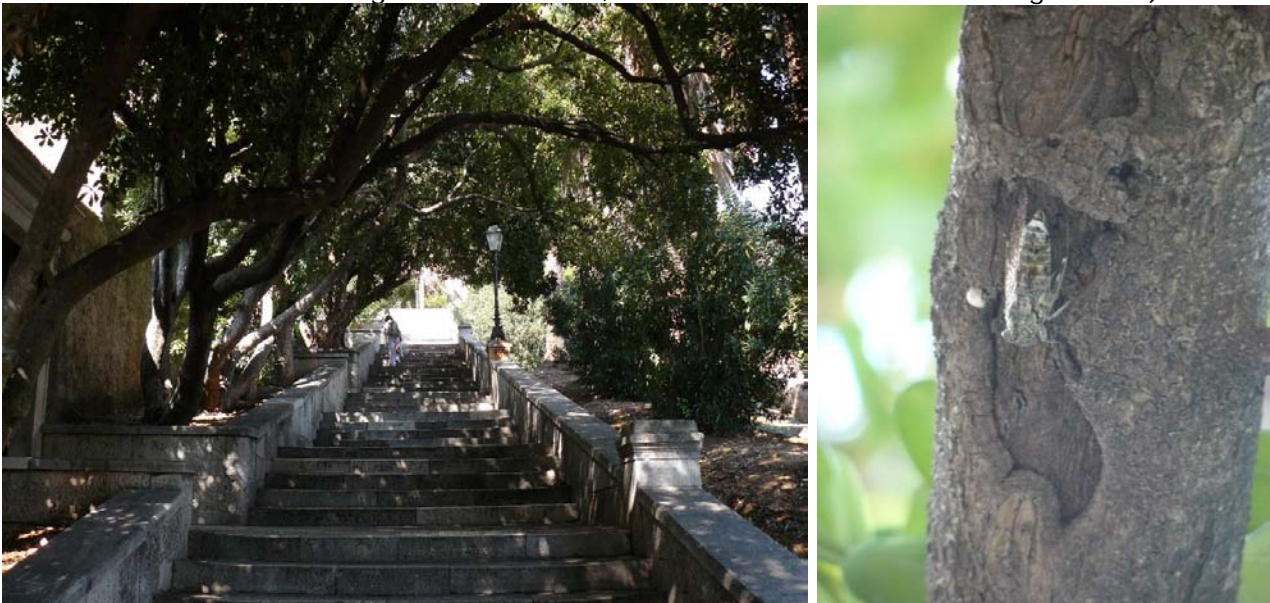
Mivel a biciklisbolttól nem messze volt egy Konzum, odamentünk ebédért. Bevásároltam, és megkajáztunk. Nagyon rendes bolt volt, mert még a tejet is kicserélték, ugyanis mikor megkóstoltam, kiderült, hogy aludttej már az. Miután megértették, mi a bajom, szó nélkül

visszaadták az árát, én meg vettem egy másikat. Hogy a tejhez mennyire illik, nem tudom, de Bálint — és ugyebár ez nagy szó! — vett egy őszibarackot is, amit természetesen a hely színén be is csavart: -)

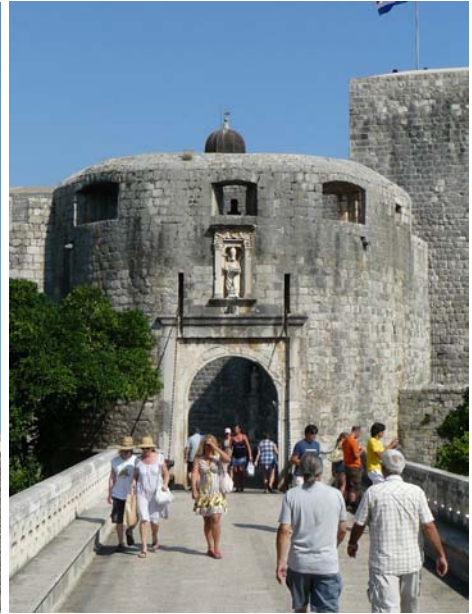
Mindezután testileg felfrissülve és megerősödve, technikailag megreparálva nem maradt más, mint az óváros megtekintése. A bringákat a városfalon kívül lezártuk,



és egy szép lépcsősoron, pálmák és kabócák közepette lesétáltunk a városkapuhoz. (Dubrovnikban rengeteg képet csináltunk, ami nem csoda, mert a legszebb város volt a túra során. Ezek töredékét se fogom ide beszúrni, de azokat érdemes mindet megnézni!!!)



Egyből a városfallyal körülvett óvárosban kezdtünk, keresztbe-kasul végigsétáltuk-néztük.



Az óváros az adriai városok szokott szép és hangulatos kinézetét nyújtotta. Tükörsimára koptatott kövezet, régi házak, sikátorok. Sok turista volt, de végül is Dubrovniknak annyira erős hangulata van, hogy még ezt is ellensúlyozni tudta.



A városkapun belépve egy téren találtuk magunkat, ahonnan a főutca indult, és ahol egy folyamatosan csobogó kút volt. Ez utóbbi különösen jól jött, mert nagyon finom vize volt, és szerencsére jó hideg, úgyhogy ha erre keveredtünk, lehetett frissíteni a vízkészletet, inni egyet, picit „lemondani”.



A kút afféle kulturális centrumként is szolgált, mert helyi önjelölt „népművészek” itt nyekergették sajátos hangszerüket, és próbálták belőle kicsiholni azt az egy-két hangot, ami lehetséges volt.



Egyébiránt meg nincs mit írni Dubrovnikról, látni kell ezt!

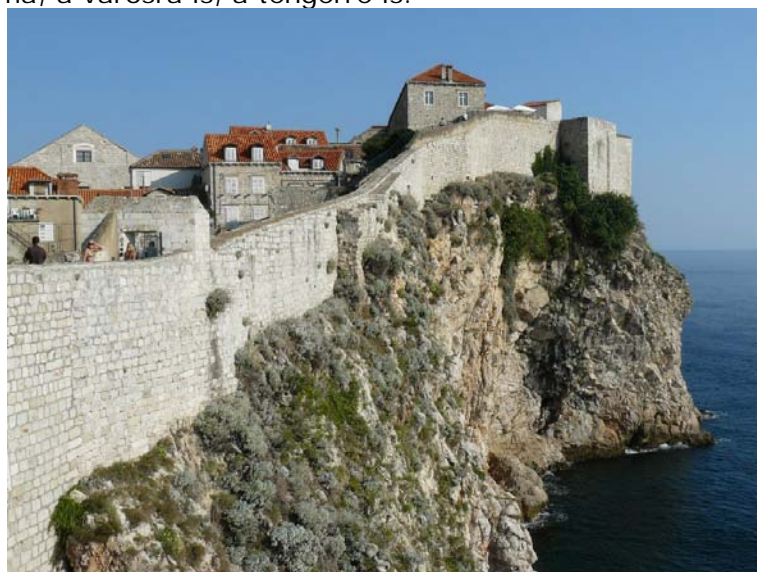




Miután úgy véltük, végeztünk a talajszínti síkátorokkal, felmáztunk a városfalra. Az itt látható lépcsőn lehetett felmenni (már aki megváltotta az 50 kunás belépőt), és aztán jó másfél kilométer hosszú séta volt a körbejárása.



Káprázatos panoráma, a városra is, a tengerre is.





Láttunk igen sajátos strandokat



és sportpályákat.



Innen felülről a városfalról vettük észre azt is, hogy hol van a kikötő.



Miután fenn a városfalon végeztünk, még egyszer bevettük magunkat a sikátorokba, mert fentről láttuk, hogy mi maradt még ki. Mert fentről igazán jó volt a rálátás a városra.



(Ennél jobb már csak másnap volt, amikor a városon kívül kapaszkodtunk felfelé az országúton.)



Miután így tényleg alaposan felderítettük Dubrovnikot, immár a városfalon kívül elfogyasztottuk jól megérdemelt fagyiadagunkat,



és szétnéztünk az óvároson kívüli régi városban is.





Eközben ránk esteledett, úgyhogy visszaballagtunk a biciklijeinkhez, és megkerestük, hol is van a szállásunk. Szerencsésen megtaláltuk a szobánkat, és nagy nap levezetéseképpen kiültünk a teraszra, fantáztunk egyet, aztán lassacskán lefeküdtünk aludni, hogy pihenjünk egyet a másnap várható hegyekre, amiket Montenegróban vártunk az utunkba.



Ez nap nem sokat haladtunk: 53,78 km, max.: 48,3 km/h.

8. nap (2009. augusztus 22., szombat)

Reggel 8-kor keltünk, felszedelődzködtünk, és útra keltünk. (Mint kiderült, a felszedelődzködés nem sikeredett tökéletesre, mert a két bicikliskulacsot a hűtőszekrényben hagytam, ahová még este betettem húlni. Már bő 7 kilométerre voltunk a szállástól, jó kis meredek szakaszon felfelé tekerve, úgyhogy szóba se jött, hogy az oda-vissza 14 kilométert megtegyünk a két kulacsért. Igen dühös káromkodásaim közepette folytattuk akkor az utat, majd aztán egy literes fantás üveggel pótoltam a kulacsomat.)

A szállásról való elindulás után előbb egy pékségben vettünk reggelit (finom, hússal töltött péksüteményt meg csokis kiflit), aztán a Konzumban mindehhez beszereztünk egy 1,75 literes tejet, és jó étvággal befalatoztunk mindent. Ezután már semmi se állhatta utunkat a határ felé. Igaz, hogy jó kaptatós szakaszon mentünk kifelé a város után, de legalább a kilátás igen szép volt.



Dubrovnik után az országúton, illetve annak minőségén már lehetett érezni, hogy kifelé megyünk az országból, és olyan szakaszon, ahol turisták már kevésbé járnak. Fent a hegyháton vagy valami kis fennsíkon vezetett az út a határig, amit dél körül léptünk át. A határon gyorsan átjutottunk, ami külön mázlinak is tekinthető, ha azt a több kilométeres sort veszem, ami a horvát belépő oldalon kígyózott.

Az út a határtól Herceg Noviig nem tartott sokáig, hamarosan, Herceg Novi banánfáit csodálhattam. (Legalábbis szerintem banán volt. De ott nem fényképeztem le, máshol meg nem volt, úgyhogy bemutatni nem tudom. Amúgy a másik új növény, amivel addig nem találkoztam, de aztán Montenegroban sokszor, a nálunk medvetalpnek becézett kaktusz volt, az agavék, pálma- és fügefák között.)



Tekintettel az igen jó időre, Herceg Noviban egyből a strandot kerestük, amit megtalálni nem volt nehéz, mert hatalmas, több kilométeres szakasz volt az óvárostól, tele bódékkal, árusokkal. Gyorsan nekivetkőztünk, és pár alkalommal csobbantunk a kellemes vízben.



Miután így hűsítőztünk, következett az ebéd, amit egész olcsón megúsztunk, egyből tapasztalva, hogy igaz az az állítás, hogy Montenegróban minden olcsóbb, mint Horvátországban. (Eleve az egész ország olyan, mint egy építési terület, lépten-nyomon új és épülő épületek, szállodák, gyárak, telepek; a strandok szépek, nagyok, és általában homokosak, telerakva napernyőkkel, napozószékekkel.) Ebédre pizzát ettünk. Egy méretes szelet 1,50 euró volt, a kisebb 1. Én ettem ilyen is, olyat is, Bálint csak a nagyobbból evett kettőt. Utána fagyiztunk is egyet. Itt gombócban mérték a fagyit, egy gömb 50 cent volt. Ebéd után folytattuk még a hűsölést, majd nekiindultunk. Vetettünk volna pár pillantást Herceg Novi régi részére is, de némi kóválygás és próbálkozás után feladtuk az általános látványon túli elmélyedés tervét, és indultunk tovább a Kotori-öböl felé.



Őszinte meglepetésemre az út nagyon kellemes volt, mentes a nagyobb emelkedőktől, és ez így maradt a Kotori-öbölben is, ahol alig volt emelkedősebb rész, jóllehet azzal számoltam, hogy a hegyoldalakon fog vezetni az út. Ezzel szemben az út szinte a víz mellett vitt mindvégig az öbölben, gyakran szinte a bokánknál csapkodtak a hullámok. És nemcsak könnyű volt ez a szakasz, de nagy szép is. És jóval haladósabb, mint ahogy terveztem.



Volt persze egy-két szuszogósabb szakasz, de ez csak épp mutatóba, hogy el ne szokjunk a terheléstől. Egy kicsike barlang is egy ilyen emelkedő tetején volt, ahová be is kukkantottunk. (És nem láttunk benne semmit: -)



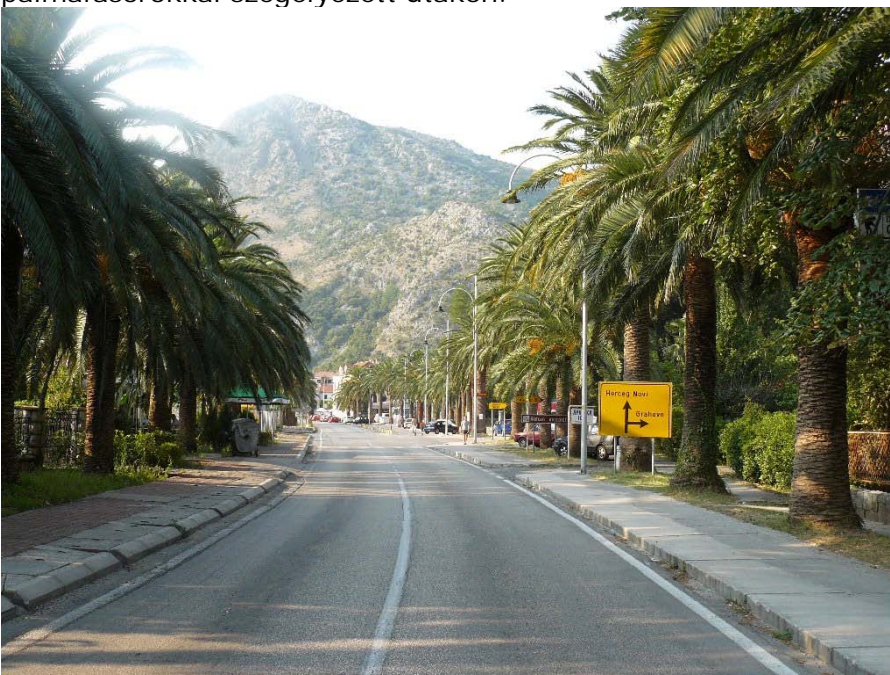
Egyébként meg:



Volt az öbölben két kis sziget is, mindegyiken egy-egy templom. Ezeket csak messziről tudtuk megcsodálni, pedig biztos ezek azok, ahol valamelyik hajón bemenekített védőszent csontjait őrzik.



Miközben mindezeket nézegettük, tekertünk tovább Kotor irányába, helyenként hosszú pálmafasorokkal szegélyezett utakon.



Viszonylag késő délután érkeztünk meg Kotorba. Egy régi falat meg egy kisebb körbástyaszerűséget láttam itt, ennyi látszott az „óvárosnak” abból a szögből nézve, ahonnan mi jöttünk: azt hittem egy kisebb terecske van csak körbe kerítve.



Aztán bementünk,

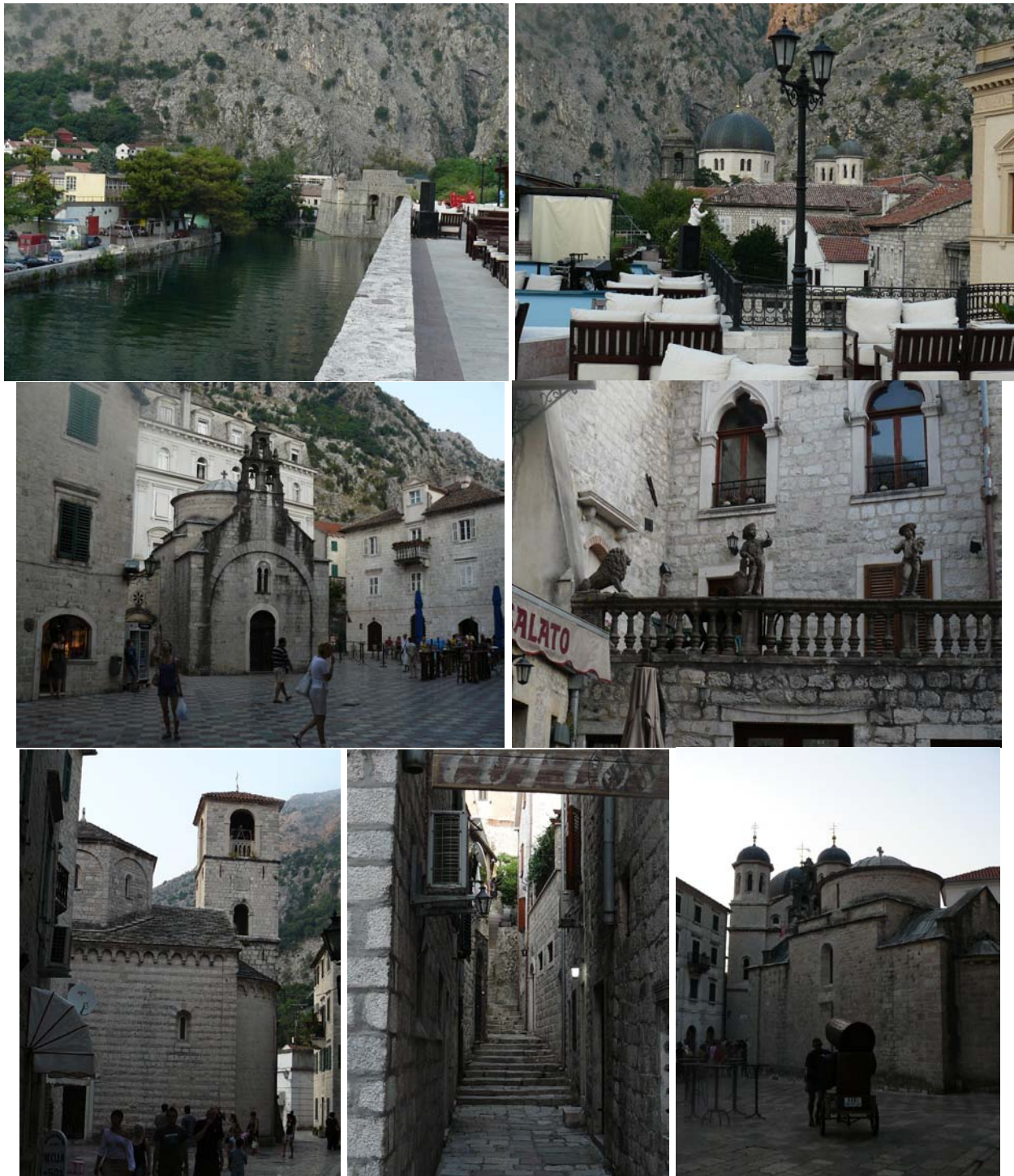


és ott volt egy teljes városka, valóban Kotor óvárosa. Nem nagy, de természetesen nagyon szép.



Körbejártuk, körbefényképeztük, eltartott nagyjából fél nyolcig, aminek a továbbiakban lett szerepe.





Kotor megnézése után, a közeledő estére való tekintettel elindultunk, hogy valahol alvóhelyet találjunk. Úgy okoskodtam, hogy ahogyan Kotorig voltak strandok és fürdési lehetőségek a települések között, úgy Kotor után is lesznek, valamelyiken leheveredünk. Számításaimat két dolog húzta keresztül: egyrészt Kotortól össze voltak nőve a települések, mint a Balaton mellett, és túl azon, hogy minden parti rész magánterület volt, lámpafényben úszott az egész, és egy-két méterre a parttól vezetett az út. Másrészt az is közbeszólt, hogy kétszer is rossz útra kanyarodtunk, míg teljesen vissza nem mentünk szinte a Kotorból való indulásunk helyéig, ahol megtaláltuk a parti utat. Így aztán mire valóban elindultunk, ránk esteledett. De így is izgalmas volt a bringázás, mert inentől a parti út egészen Tivatig egy keskeny, elhanyagolt út, amelyiken két autó már csak bajosan fér el, erre való tekintettel még buszokat is járatnak rajta. Így aztán nem is volt csoda, hogy alig haladtunk valamennyit rajta,

mikor sikerült egy totális forgalmi dugóba keverednünk. Se ki, se be, de annyira, hogy a gyalogosok se tudtak elmenni. Mi a bicikliket oldalra toltuk a parkoló autók közé, és a parton üldögélve kivártuk, míg feloszlott a dugó.

Eztán csak nekilódultunk, és végül még az öbölben, Tivat előtt került egy strand, illetve egy betonplaccon egy tető (hajdani italkimérés lehetett), ahol lefeküdhettünk.



Nem is voltunk egyedül, mert mint reggelre kiderült, egy nagypapa a lányunokájával kajaktúrán voltak, és ott hálósákoztak a parton. De ez nem zavart bennünket ott a jobb oldali jelzőtorony mellett, ellenben azzal az éneklésnek szánt vernyákolással, ami már álmunkból vert föl. De szerencsére ennek is vége lett, és reggelig csak aludtunk valamennyit.

Napi teljesítményünk 117,4 km volt, a max.-ot meg lenulláztam hajnali félálomban, mire megnéztem volna: -(

9. nap (2009. augusztus 23., vasárnap)

Reggelre kelve először is megnéztem a strandot, ami mellettünk volt,



majd üggettem a fényképezőgépet, hogy elcsípjem az a nagy vitorlást, ami közeledett.



Aznap reggel nagy vitorlásjárás volt, mert hamarosan szólt a kajakos nagypapa, hogy itt a következő.



Megnézegetvén a hajókat összeszedelődzködtünk, és mentünk Budva felé. A terep egyre nehezebb lett, nem véletlen, hogy az egész túra alatt ezen a napon értük el a legmagasabb maximális sebességünket (61,1 km/h). Budvában először is megnéztük az óvárost.





A nem túl nagy óváros körbejárása után leültünk a sétány-parkba, ettünk egy fagyit, hűsöltünk, pihentünk,



majd mentünk tovább Barba.

Bar felé menet nagyon jó rálátás nyílt Szentistvánra (Sv. Stefan).



Még délután megérkeztünk Barba.

Stari Bar, a régi város meglehetősen messze fekszik a tengerparttól, tán az egyetlen tengerparti város, amelyik nem a parton épült, hanem beljebb, fenn a hegyoldalon. És ellentétben az eddigi városokkal, ez az óváros nem lakott, nincsenek benne ép épületek, mert valamikor a 19-20. század fordulóján két lőporrobbanás is volt a várban, és kiköltözött a nép. Utána meg nekiálltak Bart kikötővárossá fejleszteni, és a part mentén növekedett. Bar az egyetlen tengerparti város Montenegróban, ahová vonat megy (eredetileg innen akartunk hazaindulni). Ezt az újabb részt mi nem néztük meg, egyből a régi város felé indultunk, és ha már ott voltunk, nem is olyan kicsi kaptatókon feltekertünk a várba, amit fejenként egy euróért meg is nézhettünk.



Maga a vár igazából még romkert, amit a jövőben akarnak helyreállítani, ennek még csak a legelső nyomai vannak meg.









Barban már látszott, hogy közeledünk a muzulmán területek felé, több mecset és minaret is előkerült.



Bar után már az utolsó montenegrói városunk, Ulčinj következett. Késő délutánra már ide is értünk. Első nekifutásra szállást kerestünk. Nem messze a főutcától próbálkoztunk, és az első helyen ott is maradtunk egy albán családnál. (Mondjuk Ulčinjban a lakosság 80%-a albán, tehát ez nem volt nagy csoda.) A családfő ugyan javarészt és inkább csak albánul beszélt, de a felesége tudott németül, a fiuk meg angolul is. Nagyon baráti árai voltak, egy éjszakára 10 euró volt fejenként a szállás, de ha több napot maradtunk volna, akkor csak 6 euró lett volna. Adtak egy névjegykártyát is (ha taxival jönnénk vissza este, akkor csak megmutatjuk), ez a cím volt rajta:

Rudi Mehmedi Apartmane

Rr. 26 nëntori

Ulqin

Email: gazmir@hotmail.com (ez bizonyosan hotmail), telefon: +38269/330-234, +38230/411-865.

Itt a szálláson le is tettük a biciklit, a napi megtett távunk 101,61 km lett. Bepakoltunk a szobába (belépés cipő nélkül, mert követtük a háziak gyakorlatát, bár ők erről nem szóltak), majd mentünk megkeresni az óvárost. A házigazda precízen el is magyarázta, nehogy eltévedjünk. Úgyhogy jó irányba is indultunk, de mivel a főutca végén csak hegyek látszóttak, gyanút fogtam, hogy esetleg nem arra kell menni, mert ott tenger nem lesz. Úgyhogy megfordultunk, és szépen haladtunk ki a városból, egyre elhagyatottabb részekben. (De legalább felfedeztünk egy boltot, ahol szemben a legtöbb montenegrói bolttal lehetett friss, és nem tartós tejet kapni, és szembetalálkoztunk az amúgy albán Teréz anya szobrával is. Én legalábbis őrá tippeltem.)



Mivel a rossz irány egy idő után gyanús lett, visszafordultunk, és elindultunk egy újabb rossz irányba, de arra már csak alig, mert egy helyen Bálint megkérdezte, merre menjünk, és így újra belevetettük magunkat a főutca forgatagába, mentünk a fal mellett, ahol az autóktól nem fértünk.

Lassan esteledett, mi fáradtunk is, meg meg is éhezünk, úgyhogy beültünk egy étterembe enni, ahol ki volt írva, hogy a csevapcsica (ők tán *čevap*-nak hívták) csak 3 euró. Bár ez gyanúsan olcsónak tűnt, de végül kiderült, hogy nem átverés. Ezért a pénzért egy akkora adagot kihoztak ebből a fűszeres-zsíros fasírtfélésegből, hogy Bálint nem is tudta mindet megenni, plusz volt hozzá köretnek sültkrumpli, és uborka, paradicsom, hagyma. Még fejenként két üveg kóla is belefért a keretbe.

Úgy jól laktunk, hogy szuszogni alig bírtunk. Vettünk is egy nagy üveg Fantát, és hörpöltük, míg fért belénk: -)

Eztán végre végigmentünk a főutcán, és megláttuk a körforgalomnál, hogy balra lefelé (és nem a hegyek irányába) ott van az óváros. Ekkor már sötét volt, és mi sodródtunk a hatalmas tömeggel, ami az utcákon hömpölygött. Lementünk a partig, utána fel a várba, és így megszemlélve a nevezetes részeket, visszaballagtunk a szállásunkra, lefűrödtünk, és aludtunk egy nagyot.



10. nap (2009. augusztus 24., hétfő)

Reggel 9-ig aludtunk, majd megkezdjük — mint utólag kiderült, mert az elején még ez nem volt biztos — utolsó túrázó napunkat. A tulaj elmagyarázta, hogy merre kell Albánia felé menni, majd mikor mondtuk, hogy a Veleki plaža felé megyünk, értetlenkedett, hogy az nem arra van, míg le nem esett neki, hogy fürdeni akarunk előbb.

Ennyi útbaigazítás után először bevásároltunk, egy pékségben mindenféle finomságot, majd az előző este felfedezett boltban tejet, és nekiindultunk megkeresni a „Nagystrandot”.

Meglehetősen elhanyagolt részeken kellett végighaladni, de csak megtaláltuk a megbújó tengerpartot. Amilyen elhanyagolt volt a környék, olyan menő volt a strand, ami a maga 12-13 kilométerével és helyenként 100 méter széles, nagyon finom homokos partjával a legnagyobb adriai strand. Mi a Miami Beach-nek elnevezett részen mentünk be, és egy kis hasonlóság tényleg volt. Mindenféle nádtetős napernyők, alattuk két napozóágy egy kis asztallal, helyenként figyelőtorony a biztonság miatt, büfék, zöldségárusok, játszótér, sportpályák, vécék; később egy férfi meg egy nő vonult végig egy számmal, egy majommal, meg óriáskigyóval, szóval mindenféle szórakoztató és egyéb intézmények. A strand város felőli részén nagy szállodák is emelkedtek, ezek száma bizonyára hamarosan jelentősen meg fog nőni. Csak a víz volt sokkal hidegebb, mint számítottuk, sőt kifejezetten hideg volt. De a homokos part ellenére nagyon tiszta, átlátszó.



De mielőtt kipróbáltuk volna a vizet, a bicikliket letámasztottuk egy figyelőtoronyhoz, és letelepedtünk a mellette levő napozóágyakra. Megreggeliztünk, amely reggeli azért nevezetes, mert utána legközelebb több mint 24 óra elteltével kajáztunk megint...

Eztán jött a strandolás — kis szoktató séta után bele is merültünk a vízbe, majd Bálint nekiállt homokvárat építeni, amit részben elmosott a hullámvás, részben meg nem sikerült megépíteni megfelelő szerszámok híján.



Mivel a vízben való csobbanás nem volt akkora élvezet, ellenben a homokon a forráság egyre nőtt, délre eljutottunk odáig, hogy induljunk tovább, és csináljuk meg a túra maradék részét, illetve annyit, ameddig jutunk. Ebben a döntésben nagy szerepe volt annak a helypénzszedőnek is, aki előzetes elképzeléseink ellenére pénzt akart a napágyas pihenőhelyünkért. Mivel a 6 eurót eleve sokalltam ilyesmiért, szóba se jöhetett, hogy megegyezzünk, inkább kis idő elteltével tényleg elindultunk Albánia felé. Vissza felé áthaladtunk egy kis öblön, ahol tán rákászok halászkodtak,



majd immár egyre hegyesebb, szárazföldi utakon tekertünk Albániába.



A határátlépés nem volt vészes, bár az albánok gondosan számítógépre vitték az adatainkat, viszonylag gyorsan végeztünk, és mehettünk az utunkra.

Az első benyomások Albániáról nem voltak rosszak, láttunk egy várat a Bunë (?) folyó túloldalán, maga a folyó se volt csúnya.



A környék ugyan szegényes volt már eleinte is, de ahogy közeledtünk Shkodërhez, a látvány egyre riasztóbb lett, nőtt a szemét mennyisége az út és a folyó szélén.



Alji Begajnál, ahol a folyó torkolata fölött egy rozoga, szűk fahídon haladt át a forgalom, már hamisítatlan cigánytelep is került az egyre inkább szemétkerakónak tűnő terepre telepítve. Az ajtókon pokrócok, minden pont úgy, mint egy elhanyagolt magyarországi cigánytelepen.



Akadtak persze elegánsabb épületek is:



Az említett fahíd mellett (amelyiken a korláthoz kellett lapulni, mikor szemből egy traktor dübörgött át) azért már épült az új híd is.



A híd után már egy igazi nagy város, Shkodër következett. És nagyon lehangoló volt. Kosz, piszok, felfordulás, az embernek semmi kedve nem volt megállni se benne. Így hát meg se álltunk, csak áthajtottunk rajta, és kiszámolva az időnket, és hogy legalább a montenegrói határig sík terepen kell mennünk, úgy terveztük, hogy időben Podgoricában leszünk, és elérjük a 19 órás vonatot Szabarkára.

Amúgy Shkodërben azért kellett volna megállni, mert mivel későn reggeliztünk, a montenegrói szakaszon még nem voltunk elég éhesek ebédelni. Meg mindek is? Majd eszünk Shkodërben, az nagy város. Hát ebből semmi se lett. Lefotóztunk egy mecsetet-minaretet, és hajtottunk keményen.



Illetve hajtottunk volna... Ugyanis Shkodër után, az immár véglegesen szeméttelappé vált terepen alig lehetett haladni. Az út minőségéről beszélni nem lehet, mert az nem volt minőség. A biciklik szétesése komoly veszély volt, nem akadt egy négyzetdeciméter, ahol valami kátyú, aszfalthiány ne lett volna. Jóval 20 km/h alatti „sebességgel” vánszorogtunk, és került egyre távolabb a vonat elérésének a lehetősége. Alig vártuk már, mikor a Shkodëri-tó feltűnt, hogy végre a határon legyünk.

A határon előttünk egy magyar autó várt az útlevélezésre, annak vezetőjével váltottunk pár szót. Neki is az volt a fő benyomása Albániáról, mint nekünk, bár ők Görögországból keresztül jöve hosszabb darabon ellenőrizték Albániát.

A határ után a „megpróbáltatásaink” folytatódtak. A várakozásokkal ellentétben csak kicsit lett jobb az út, de ezért cserébe szerpentinben kellett fölkaparognunk, ami a sebesség miatt újabb idővesztést jelentett. Ráadásul még az is előfordult, hogy az udvariasan elengedett kamion miatt kellett lassan döcögnünk, megállnunk, mert nem fért el, ha szemből is jöttek. Végül megelőztük, és akkor már inkább haladtunk.

Mire jó útra és egyenesebb terepre értünk, már egészen reménytelennek láttam a vonat elérését, ellenben Bálinttal, aki igazi hajcsár módjára űzött. Úgyhogy összeszedve az utolsó tartalékokat 28-30 km/h-s átlaggal száguldottunk Podgorica felé. Jött mellettünk egy sín is, így annak alapján kiszámoltam, hogy Podgoricában merre kell kanyarodni az állomáshoz. Ez nagyon fontos volt, mert egy nagyvárosban könnyen félre lehet menni. Mi csak egy picit szaladtunk túl az állomás felé kanyarodó mellékutcán, de mivel ekkor már lényegében este hét óra volt, akár ez is elég lehetett volna a vonat elszalajjtásához. (Amúgy ezen a napon 111,12 km-t tekertünk, a max. sebességünk 43,4 km/h volt.)

Végül nem így történt. Beszáguldottunk az állomásra, Bálint megvette a jegyet, mivel nem volt aluljáró (az egész állomás kicsi, mint egy vidéki magyar állomás), könnyen kitoltuk a bicikliket a peronra, és ekkor be is futott a vonat Barból, ami ellenben az én információimmal, nem 19:00-kor, hanem 19:05-kor indult. A felszállásra volt egy perc, a vonat hosszú, és sok szakaszból álló. Felpattantunk a gépekre, és mivel a vonat elején nem láttunk bicikliszállító kocsit, tekertünk a végére, hisz azt a MÁV-információ leveléből is tudtuk, hogy a vonaton lehet kerékpárt szállítani. A helyzet persze nem volt ilyen egyszerű. A vonat végén két tökéres

autószállító vagon volt, és egy kalauzféle integetett, hogy ez a vége nem Suboticára megy, menjünk az elejére. Hát mentünk. Szerencsére sok felszálló volt. Csak bicikliskocsi nem volt, ezért a mozdony mögötti első ajtóhoz mentünk, és miután felengedtük az oda szállókat, feldobáltam a csomagokat, majd a bicikliket. Közben a folyosón kisebb háború alakult ki, mert a két vonatkísérő hevesen reklamált, hogy mit akarunk itt, van-e jegyünk, miért idejövünk, menjünk máshová stb. Az egyik még lökdösni is elkezdte Bálintot, aki ezen kellőképpen berágva visszalökdöste, én meg ezalatt behúztam az ajtót, és már indult is a vonat. Ezzel a helyzet egyelőre megoldódott. A két biciklit kikötöttem (később lakattal is, nehogy valamelyik állomáson kedvük támadjon lepakolni), mi meg Bálinttal áthurcolkodtunk a másik végébe a vagonnak, hogy el lehessen járni a folyosón, meg ki lehessen nyitni a vonatkísérők fülkáját. Ott üldögéltünk-ácsorogtunk a vagon túlvégén, és közben kiderült, hogy ez a vagon egy Prágába tartó hálókocsi, csehek utaznak rajta, a jegyünk nem ebbe a vagonba szól (de tulajdonképpen mindegyikbe, mert nem volt helyjegyünk), és a vonatkísérő szerint, aki időnként visszajött elmagyarázni, hogy nekünk hiába mondták, hogy biciklivel felszállhatunk, ez őt nem érdekli, mert ide nem szállhatunk, mert zavarjuk az utasait, és különben is ez itt a Balkán, úgyhogy félre vagyunk vezetve, és őt nem érdekli az egész, csak ott ne maradjunk. Hogy hová mehetnénk, azt nem tudja, csak el, az a lényeg, hogy el onnan. Mi ezt lelkiismeretesen végighallgattuk, ékes német-orosz-cseh nyelven megbeszéltük a helyzet megoldhatatlanságát, majd maradtunk. Így telt el vagy két órahossza, mikorra a vonatkísérő főnök kellőképpen besorozott, és egyik alkalommal azzal állított oda, hogy megbeszélte az embereivel, hogy mi tulajdonképpen nem is zavarjuk őket, tehát maradhatsz. Hát ennek igen örvendtünk, és immár engedéllyel maradtunk. Túl ezen közölte a vonatkísérő, hogy ha bármire szükségünk van, enni-innivaló (elsősorban sör, ami ugyebár mindkettő), akkor csak szóljunk. Ebben maradtunk, ő eltántorgott az embereihez sört meg virslit árulni, mi meg békésen kókadoztunk a táskáinkon üldögélve. Ekkorára már besötétedett, és semmi se látszott a tájból, ami igen nagy kár volt, mert míg ki lehetett bámulni az ablakon, és az a szokatlan állapot volt, hogy nem alagútban haladtunk, mert az inkább volt jellemző a montenegrói szakaszra, akkor csak bámultuk a fekete hegyeket, amiknek a tetején haladtunk, alattunk meg több száz méterre lent a völgyekben utak kanyarogtak a hihetetlenül meredek hegyoldalak között matchbox méretű autókkal. Aztán a sötétben már csak üldögéltünk, és szürcsölgettük maradék vizünket, amin Szabadkái ki kellett húznunk. Meg vártuk a szerb határt az útlevél-ellenőrzés miatt. Ez jó darabig késett. Egyszer felszállt egy koma, aki voda-pivo-sok árusításában utazott, ő volt talán a határ jelzője. Darabonként egy euróért vettem tőle két doboz kólát, ami jó hideg volt, és életmentőnek bizonyult, mert végképp helyreállítottak vízháztartásunkat: -)

Ő utána aztán előkerültek egy határőrök is, egy szőke nő bepecsételt az útlevélbe, ami arra felé passzus, majd továbbment a csehekhez, de a betintázott vonatkísérő hangos rikoltozással lényegében elüldözte, úgy feldühítette a csajt a *blondinázásával*. Majd később két férfi határőr érkezett, ők végeztek végül a cseh útlevelekkel.

De még határőrök előtt érkezett egy kalauz is, aki ellenőrizte a jegyeinket, és kérdezte, hogy a biciklik hozzánk tartoznak-e. Az igenlő válasza nekiállt kitölteni a szállítási díjról a papírt, majd közölt valami számot, amit én nagyon soknak értettem. Mikor leírta egy papírra, látva értetlenségemet, akkor is soknak láttam, mert 600 volt. Én ekkor még az euró-övezetben voltam, és nem értettem a dolgot. Miután Bálintot kérdeztem, hogy ő is 600-nak látja-e, a kalauz hozzátette, hogy dinárban kell érteni. Ekkorára már úgy meg voltam kavarodva, hogy magyarul szóltam hozzá, hogy „csak euróm van”, mire ő szintén magyarul közölte, hogy „nem baj, tudok visszaadni”. Így aztán került egy hivatalos ember, akivel magyarul tudtam beszélni, és míg visszaadott a 10 euróból (600 dinár = 6 euró) 400 dinárt (jól jött ez később Szabadkán), megtudtuk tőle, hogy a menetrend szerint 7 körül érkező vonatunk, ha szerencsénk van 10-re lesz Szabadkán, de lehet, hogy csak 12-re. Immáron mindent tudtunk. A határőrök távozása után (voltunk már éjfél után biztosan) megint elcsendesedett a vagon, a csehek ekkorára már lenyitogatták az ágyakat, és lefeküdtek aludni. Mi is kezdtünk szunnyadni, de hamar kiderült, hogy ülve ez nem kényelmes, úgyhogy leterítettük a polifómkat a folyosóra, és ott szundítottunk.

11. nap (2009. augusztus 25., kedd)

Reggel hat óra-fél hét tájban ébredtem. A kényelmes hálófülkékben még aludtak, úgyhogy Bálintot nem ébresztettem, csak egyedül nézegettem a teljesen megváltozott vidéket. Itt már nem vad hegyek voltak, hanem síkság mindenfelé, és mezőgazdasági területek, tengerivel, gabonaföldekkel, kertekkel, üvegházakkal. Erősen közeledtünk Magyarországhoz.

Nem soká felébredt Bálint is, és aztán együtt vártuk, hogy Szabadkára érkezzünk. Azt tudtuk, hogy Újvidéken (Novi Sad) is megáll a vonat, sőt állni fog egy órahosszát, és majd utána jön Szabadka. Lassan be is értünk Újvidékre, de halovány terveimmel szemben, hogy majd leszálllok, és az állomáson veszek valamit, maradtam a vonaton. Annyira kihúzott a vonat (mi az első kocsiban voltunk), és annyira nem láttam az állomás épületében/körül semmit előtte elhaladtunkkor, ahol vásárolhattam volna, hogy nem szálltam le, mondván, hogy Szabadka már itt van nem messze.

Tulajdonképpen így is volt, és valamikor fél 11-kor megérkeztünk Szabadkára.

Első dolgunk (bár én igazából az egy napi nem-kajázás ellenére se voltam éhes) az elemózsia beszerzés volt. Nem messze az állomástól volt egy „Pekara – Pékség” feliratú bolt, ami azzal biztatott, hogy beszélnek benne magyarul. No, ez nem így volt (mint kiderült a magyar többség miatt a kiírások ált. kétnyelvűek), de ettől függetlenül egész jó süteményeket zsákmányoltam. Ezeket Bálindra bíztam, és én meg elindultam tejet beszerezni. Sajnos a szemben látszó épület nem bolt volt, és csak a sétálóutcán végigmenve a főtérenél találtam egy Maxit, ahol vettem ásványvizet meg tejet. Az információbeszerzés Szabadkán szerencsére már könnyedén működött: elég volt belefülni a járóelők beszélgetésébe, és akik magyarul társalogtak, máris megszólíthatók voltak.

Így szereztem infót a bolton kívül a hazavezető útról is. A Röszkének menő utat, ami vagy 40 km lett volna, a nagy forgalom miatt nagyon nem ajánlották. Én is láttam a Szabadkán átmenő úton, hogy mekkora rajta a forgalom, úgyhogy nagyon gyorsan úgy döntöttem, hogy inkább Kelebia–Tomba felé indulunk. Bálintot a maradék dinárokkal beszalajtottam a pékségbe, hogy költse el, megreggeliztünk, és elindultunk a magyar határ felé. Táblák nem voltak, de két útbaigazítás alapján végig a jó úton haladtunk, és nem is soká Magyarországon voltunk. Itt a magyar határőrök-vámosok kaptak egy kis élménybeszámolót, és ezzel némileg helyrehoztam azt a rossz viccből ismert mondatomat, amit a legkomolyabban mondtam az oszlop mögül előlépő vámosnak. A koma kérdezte, hogy „cigi, pia?” Mire én közöltem, hogy „köszönöm, nem kérek”.

Ezután jött még az utolsó napi biciklizésünk hosszabbik szakasza, Kelebián át Szeged felé. Az 55-ös főútig zötyögős, de kis forgalmú úton haladtunk, onnan jó úton, de nagy forgalomban. Időnként szusszanás, egy útszéli boltnál a Fanta-vásárlásnál a fizetés mellé beszámoló az útról, meg Debrecenről, majd haladás tovább. Én már olyan álmos voltam, hogy azt javasoltam Bálintnak, hogy ahol bicikliút van, azon menjünk, hátha tényleg elalszok.

Hát el nem aludtam, és ebben alaposan belejártam, hogy Bálint hátsó kereke öt kilométerrel Szeged előtt laposra eresztett. Félrehúzódtunk egy mellékútra, kiszedtem és szétszedtem a kereket, de semmit se láttam. Felpumpáltuk, hátha kibírja. Hát, időnként újrafújtatva kibírta a szegedi állomásig. Egy Sparban bevásároltunk egy kis enni-innivalót, a vonatindulás előtt pár perccel megvettük jegyet, és háromnegyed öt körül elindultunk haza.

Innen már minden sima volt. Cegléden átszállás, és 9 előtt Debrecenben voltunk. Itt Bálint biciklije már annyira eresztett, hogy toltuk hazáig a gépeket, és egy idő után az összes csomagot átpakoltuk az én biciklimre.

Így aztán valahogy kicsivel este 9 után értünk haza, ahol, mintha csak számított volna ránk a háziasszony, tiszta törölközők voltak kikészítve, hogy a többnapos koszt levakarjuk magunkról. Ezen a napon 75,29 km-t tekertünk a garázsig, max. sebességünk 34,5 km/h volt. Az ODO állása 3633,6 km. E szerint 1046,7 km-t tettünk meg, a napi adagokat összeszámolva ez a táv 1000,27 km. Az ezer kilométer még eszerint is megvan.