

Sebrané (cesto)spisy 2007-2010

aneb deník začínajícího cestovatele

Aleš Gill

**Sebrané (cesto)spisy 2007-2010
aneb deník začínajícího cestovatele**

Aleš Gill

Pár řádků na úvod

Dlouhé předmluvy nemám rád, tak se budu snažit v několika větách vysvětlit, jak tato kniha vznikla.

Po návratu z většiny svých dosavadních cest jsem se snažil hodit na papír svůj subjektivní pohled na danou cestu. Tyto zápisky jsem obvykle umisťoval na různé blogy a internetová fóra. Na blozích obvykle končily zápisky z cest, které jsem psal přímo na cestě - na notebooku v motelu či restauraci, nebo, pokud jsem s sebou notebook nebral, po internetových kavárnách. Tomu odpovídá i forma - jde o popisy jednotlivých dní pro mé blízké a známé, aby věděli, kde jsem, co jsem ten den podnikal, a s kým. V případě psaní po kavárnách v cizích zemích jsem psal tak, jak to umožňovala místní klávesnice - tedy obvykle bez diakritiky. Pro zvýšení autenticity (a z vrozené lenosti) jsem tuto formu ponechal.

Výsledkem je tento soubor z let 2007 až 2010, opravdu sesbíraný různě z internetu (jsem si téměř jist, že nejméně jeden cestopis se mi najít nepodařilo) a mého archivu; soubor politicky nekorektních zápisků, sepsaných buďto přímo na místě, po cestě zpět v letadle, nebo těsně po příjezdu, obvykle ve vlaku. Mám prostě rád, když se věci hýbou.

Na rozdíl od klasických cestopisných knížek, které obvykle popisují památky, přírodu a historii, se zaměřuji na věci spojené s cestou jako takovou. Mé motto zní: I cesta může být cíl. Často proto v jednotlivých kapitolách popisují věci obvykle opomíjené, nicméně realitu, se kterou se setkává každý, kdo pohrdne luxusem cestovních kanceláří, a pustí se do cesty na vlastní pěst. Obvykle proto vysvětluji, jak jsme nakupovali jízdenky nebo letenky, jak jsme vyjednávali o ceny hotelů či dopravy, jak jsme řešili dopravní nehodu bez znalosti místního jazyka, jak jsme se orientovali v neznámém prostředí a nezřídka i to, jak jsme se ztratili, neboť navigaci obvykle nepoužívám a dobrých map málo navštěvovaných míst je pomálu. Nezapomínám ani na to, kde a co jsme jedli, kde jsme spali, jak funguje místní doprava...

Díky všem, co předmluvu dočetli až sem, a teď už můžeme vyrazit.

Aleš "Alexx" Gill

Černobyl a Ukrajina

Plán cesty:

8.7. vyrazíme, pojedeme přes noc a 9. ráno dorazíme do Kyjeva. Proletíme hlavní památky a navečer pokračujeme do Slavutiče. Tam se ubytujeme, ráno nás vyzvedne Mitch (naš průvodce) a s ním pojedeme vlakem do zóny. 11. Celý den na cestě, večer dorazíme k Oděse. 12. prohlídka Oděsy, vyrazíme na Kišiněv, profrčíme Podněstřím, prohlédneme si Tiraspol a Kišiněv, někde se ubytujeme, a ráno vyrazíme na Zakarpatí. Povinná zastávka v Koločavě, někde přespát a na sobotu 14. zbyde jenom přejet Slovensko, to je vyzkoušené a nehrozí tam žádná překvapení.

Tak nějak se mi to honilo v hlavě týdnů před cestou s nosem v mapě...

Účastníci zájezdu:

Já (Alexx) - plánovač a navigátor

Štěpán - majitel vozu a řidič

Jirka a Tomáš - ti měli vlastní trasu, (Zakarpatí, Lvov, pak kousek s náma, Oděsa...)

Sobota 7.7.7.

Velké svatební šílenství. Jedné z těch stovek svateb jsem se taky účastnil, šel pak pozdě spát, moc jsem toho nenaspal, měl jsem v hlavě guláš a ráno vstávat v šest...

Neděle 8.7. [Karviná-Lvov]

Vstávám. Není to takový problém. Nikdy s tím nemám problém, tím míň když mě žene kupředu cestovní horečka. Rychlá snídaneň a za Štěpánem. Sraz byl v sedm u Teska, Štěpán tam fakt byl, i s autem (první kámen padá ze srdce, nemusím na nádraží a studovat jízdní řády do Kyjeva).

Rychlý nákup nějakých těch zásob na cestu, benzínu (Natural 95, ať se auto trochu rozšoupne) a vyrážíme. Na tachometru je 205 305, počítá dobře, celkovému číslu se ale věřit nedá, tachoš je chudák z jiného auta.

Na hranici do Polska klasický problém po vstupu do EU - funguje jenom jedna strana hranice a nikdo neví která. Auto před náma očividně zmatkuje, nikde nikdo, tak si říkáme, že ta funkční strana je určitě "ta druhá" - polská. Tož tak na to Štěpán šlápnul a v tom se vyřítila "pistolnice" - tak tady někteří říkají pohraničním "příslušnicím". A už to bylo, brzdy, couvání, pasy, techničák, zelená karta, otevřít kufr,... Ale za pár minut nás pustila s nenávisnými pohledy a slovy "Si snad myslíte, že jsme tady pro srandu" (taky že jo) dál.

Mapu Polska máme celkem solidní, ale pouštět se po nějakých okreskách nemá moc cenu, navíc tady je to rajón kde to ještě celkem znám a vím, že sjíždět z hlavních cest se moc nevyplácí. Takže směr Bielsko-Biala (cesta se pořád opravuje, snad už patnáct let), Katowice, najíždíme na dálnici směr Krakov, platíme dvakrát po 6,5 Zł myto a přesně za dvě hodiny jsme zvládli přesun z výchozího bodu Karviná-Tesco do stanice Krakov-Letiště. Odsud už po okresce, pár objížděk rozkopaných mostů (sjezd na provizorní komunikaci, občas i se semaforama), ale je neděle a není provoz, takže se to dá.

Štěpán má v autě (starý Volkswagen Scirocco) výborný imobilizér, pod volantem je pojistná skříňka a v ní i různá relé. Stačí vytáhnout relé od palivové pumpy a s autem nikdo neodjede. No a jak je cesta v Polsku mírně hrbolatá, tak to relé občas povolí a pedál plynu přestane pedálovat. Štěpánovi se to nestalo poprvé, takže (za jízdy) zkušeným hmatem relé opět zasune tak jak má a jede se dál.

U benzínky kdesi mezi Krakovem a ukrajinskou hranicí zastavujem, benzínu je ještě dost, takže vydělat pumpě nedáme, ale děláme si sváču a střídáme se, já беру do ruky volant, Štěpán mapu. Chtěl jsem se k volantu prodrat, dokud je světlo, plán je jet přes noc až do Kyjeva, a to by jeden asi neodřídil. V průběhu cesty jsme vyřešili dilema, které jsem nad mapou studoval tři měsíce - kterým přechodem. Podle mapy je to vrchním (Krakovec) blíž, ale spodním (Medyka) lepší cesta, takže jsme nakonec jeli spodem. Čekání jsme si zpříjemnili opravou relé, které mi cestou taky párkrát vypadlo, výměnou za relé od houkačky. Nemohli jsme sice troubit, ale aspoň se dalo šlapat na plyn, což bylo důležitější.

Kdo někdy jel přes Ukrajinské hranice, tak víte o čem ta písnička je, kdo ne, tak nepochopí. Nejdřív cca 2 hodiny popojíždění v koloně k samotnému přechodu, tam přes Poláky hladký průběh (ani si na ně nepamatuju, jako by tam ani nebyli). Pak nám dal jeden oficír kartičku se čtyřma poličkama, vždycky nám na jedno dali nějakou bumážku a jelo se k dalšímu oficírovi. Ten poslední nás deset minut dupal za to že nemáme vyplněné imigrační kartičky, my jsme vždycky odešli jakože je hledat, někoho jsme se zeptali, ten nás poslal k tomu poslednímu oficírovi, ten nás zase poslal jinam... Nakonec nám je s nepopsatelným výrazem ve tváři dal, my je vyplnili, odbrzdili kolonu za náma... a byli jsme na Ukrajině. Na přechod jsme dorazili 13:20, opustili jsme ho přesně 19:50. Nádhera, hodinu z toho dělá časový posun, ale i tak 5 a půl hodiny... A to se mluví o zpříšňování kontrol na PL/UA hranicích v rámci vstupu do Schengenu. Proč potom na takových H/Hr nebo Slo/Hr hranicích trvá kontrola (počet lidí v autě × 2) vteřin?

Za přechodem měníme nějaká eura (7,25 hr / 1 EUR), kupujeme benzín (4,25 hr), už musí stačit 92 oktanový, ne že by 95 nebyl, ale je o dost dražší (tak 4,6 hr). Pokud máte zájem, k dispozici je i 76 nebo 82 oktan. Dá se sehnat i LPG, ne tak často jako u nás, ale dá. 98 oktan výjimečně, víc už nečekejte. Nadnárodních pump typu Shell, OMV ... je poskrovnu, myslím že jsme viděli tak jednu, dvě.

Hodinku od hranic nás už čeká Lvov. S Jirkou a Tomášem se máme sejít u hlavního vlakového nádraží ve Lvově odhadem kolem sedmé až osmé, což už tedy nestihnem, tak jim píšu, jaká je situace. Lvov je celkem bludiště, doporučuju sehnat si mapu, já jsem za cca 75 Kč koupil něco v Těšíně, posloužila docela dobře. Sice jsme se trochu zamotali, ale nakonec jsme to našli. Tak blbé dlažební kostky u nás nenajdete, auta nám bylo celkem líto. Koleje tak „luxusní“ u nás taky nemáme, tady to vypadalo jako spíš jako jakási ocelová drážka mezi těma kostkama. Jezdily po tom ale ty tramvaje docela svižně, jako všude i naše škodověnky. Nechtělo se nám platit 20 Kč za parkování u nádraží jenom kvůli nástupu a naložení věcí, tak jsme zastavili v protisměru mezi ostrůvkama autobusu, byli z nás očividně nadšení, ale za pár minut jsme byli pryč, tak z toho žádný průser nebyl.

Vyrazíme ze Lvova, mapa nás naštěstí vyvedla ven. Značek je poskrovnu, orientujeme se podle kolejí, slunce nad obzorem a tvaru křižovatek. Kdo by si pomyslel že nás to potká za pár dní znova...

Naštěstí jsme se ze Lvova vymotali ještě za světla. Pak se ale začalo celkem rychle stmívat, cesta směrem na Rivne nic moc, pořád samý “remont”, objížďky, hrozný až strašný povrch v místě remontů (asfalt sedřený na šutry a hlínu, hrozné díry které je třeba objíždět, v tom kamiony svítí v protisměru. Nedá se jet potmě, nemáme na to koule. Sjíždíme na vedlejší cestu, z ní na polní, jedem dvě stě metrů a zakempíme. Je tma (cca 23:00), stan se stavět nechce, spíme na polní cestě u auta. Snad nepojede traktor...

Pondělí 9.7. [Lvov-Slavutič]

4:00 budíček, relativně vyspaní vyrážíme, ať jsme z pole dřív, než dorazí první kombajny. Najíždíme zpátky na remontcestu Lviv-Rivne, ta je naštěstí prakticky prázdná, trochu se lepší, občas je čtyřproudovka. O půl šesté nás čeká první setkání s DAI (něco jako děržavna automobilna inspekcijska). Obvykle mají, nevím jak to vyjádřit česky, poláci tomu říkají “posterunek”, takovou úřadovnu u cesty, označenou modrou značkou stejnou jako u nás parkoviště nebo nemocnice, s nápisem DAI (v azbuce) a sníženou rychlostí. Někdy stojí ale i mimo, většinou ale nedaleko. Řidiči v protisměru spolehlivě blikají, my jsme blikali taky. Takže teda první setkání proběhlo nejhůř ze všech (celkem byly tři), pas řidiče, techničák, zelená karta. Pak si daičik něco mrmlal, něco po nás chtěl, my jsme mu říkali, že nerozumíme, on zas něco chtěl, my zas nevěděli co, tak vrátil papíry a jelo se dál. Těžko říct jestli chtěl úplatek nebo mu něco fakt vadilo, ale další dvě setkání s daičikama už byly naprosto standardní (pas řidiče, techničák, zelená karta), jeden nám ještě popřál něco jako dobrou cestu. Přesto jsme pro jistotu vozili celou dobu v kastlíku jednu plechovku plzně a jednu budvaru.

Za Rivne začíná ukrajinská dálnice, což v tomhle úseku je sice neuvěřitelně široká, za to strašně dobitá cesta. Představte si D1 po Ladovské zimě, pak dvě tři další podobné zimy, mezitím krupobití, roj meteoritů a dvě morové rány. Mezitím žádné opravy. Tak teď možná trochu tušíte, jak ta cesta vypadá. Průměrná okreska nejnížší třídy mezi Horníma Houžvičkama a Dolním Příkopem, široká dvacet metrů. Těžko říct, prostě tankodrom. Dírá se dá vyhýbat, ale jen těm velkým. Malým to nemá smysl. Naštěstí se v průběhu cesty čím blíží ke Kyjevu ta cesta lepší, před ním je to už standardní dálnice. Pod pojmem standardní dálnice

si na Ukrajině lze představit velmi širokou, velmi kvalitní dálnici, s tím že na cestě jsou autobusové zastávky, vede přímo dědinama (nečekejte žádné viadukty) takže i přechody pro chodce (většinou omezení na 100, někdy 80). Kolik je vlastně maximální povolená rychlost na dálnici se nám zjistit nepodařilo. Na tom nejhorším úseku jezdili místní borci 100-110, my tak 80-90 s jazykem na vestě a smrtí v očích. Další specifikum 90% ukrajinských dálnic - nejsou mimoúrovňové křižovatky. Takže když chcete odbočit vpravo, není to problém. Pokud chcete odbočit vlevo, musíte odbočku přejet, po pár stech metrech je odbočovací pruh vlevo, tím se otočíte přes dělicí pás do protisměru, vrátíte se oněch pár set metrů, a odbočíte doprava. Zdá se to šílené, ale při minimálním provozu, jaký na dálnicích panuje, to funguje docela dobře. Celkem nás překvapil obchvat města Žitomir, dálnice vede přímo do něho, ale nový obchvat se odklání a vede vlevo (severně) kolem města. Po cca 20 km se napojíte zpět na dálnici, ale ne ve směru na Kyjev, kterým celou dobu jedete, ale směrem do Žitomiru do města. Takže povinně všechna auta, která jedou Lvov (Rivne) - Kyjev, musí absolvovat přejezd do protisměru popsany výše. Často taky uvidíte značky podobné našemu "Zákazu otáčení", prostě taková šipka do protisměru s nápisem města. Celou cestu do Oděsy nás tak provázely značky "Kyjev zpátky". Ale to už trochu předbíhám.

9:15, na tachometru 206 313, tj. první tisícovka v zádech, zastavujeme cca 100 km před Kyjevem u benzínky, dáváme si obligátní kafičko z automatu (snad u každé pumpy kde je víc než pokladna), na bankovky 1 nebo 2 hr, kafe stojí obvykle 1,5 hr, takže tam občas necháte nějaký kredit pro dalšího. Ten ale musí přijít rychle, protože jinak nevyužitá půlhřivna propadá. Kupujeme výborný atlas Ukrajiny, pokud se tam chystáte tak zastavujte na každé benzínce, dokud ho nebudou mít. 1:500t, úplně na místní poměry stačí. Je sice rusky (názvy všech dědin na tabulích u cesty jsou ukrajinsky, čili v atlase je napsané Rovno, na cedulích Rivne, atp.) což ale tak nevádí, většinou ten začátek vypadá stejně a liší se to jenom koncovkou, maximálně pár samohláskama. A5 (trošku větší), červený, nápis "Ukrajina 1:500 000", obrázek auta, a nápis "atlas avtomobilnych dorog", nakladatelství Kartografija. Kvalitní desky, žádný šmejda. Měli tam i kroužkovou vazbu, ale tenhle mám teď aspoň jako suvenýr v knihovně. Za 24,5 hr výborná koupě. Obsahuje i základní orientační plány 55 měst a rejstřík měst.

No a zhruba za hodinku jsme v Kyjevě. Je velký. Oproti “venkovu” je tady neuvěřitelný provoz. Hlavní bulvár z centra na západ má tak 10 km, jedeme to tak hodinu, ale mapa v atlase nás vede spolehlivě do centra, a to je tam Kyjev na dvoustraně v měřítku 1:100t. Hned jak to jde Jirka kupuje pořádný plán města.

Nemáme odvahu parkovat jen tak někde na ulici, a když vidíme šipky na kryté parkoviště, tak tam jedem ať to stojí, co to stojí. Asi nejdražší parkoviště v celém Kyjevě, 20 hr / hodinu, celkem jsme pak platili 90 hr. Zloději.

Jdeme se trochu podívat po centru, moc z toho nemáme, jsme už celkem utahaní, Jirka nás vodí podle průvodce po různých kostelích. Super je metro, pražáci si budou připadat jako doma (tři trasy, v centru trojúhelník). Je ale hodně hluboko, jednou jsem se v půlce eskalátoru rozhodl vytáhnout z batohu nějaký pirožek, snědl jsem ho a ještě nebyl konec. Kdesi za rohem u “Zlatých vrat” jsme našli výbornou stylovou hospůdku, částečně “self-service”, dali jsme si tam výbornou pizzu, sice dost drahou, tak 100-120 Kč, nevím už přesně, ale na to, že to bylo v centru Kyjeva a ta Pizza mohla mít půl metru v průměru, to stálo za to. Pro mě první ukrajinské pivo, už nevím, co to bylo za značku, ale potěšilo v tom horku. Za dvacku v centru města, co by jeden nechtěl. Jirka s Tomášem byli předtím na Zakarpatí, tam prý stálo polovinu. No jo, hlavní město. Ještě rychle procházíme Kresčatyk a Náměstí Nezávislosti, žádná demonstrace se nekoná, tak šup do metra a zpátky k autu. Pozn. pro návštěvníky Kyjeva - pokud chcete někomu poslat pohled a někde na nějaký natrefíte, kupte ho, i kdyby na něm měl být malovaný kostelík. Jiný už nejspíš neseženete, to se stalo i mě - ani v suvenýrech, ani v trafice. Nikde neměli pohledy.

Vyrazíme na východ, zastavujeme ve městě Brovary (spíš takové předměstí Kyjeva), zastavujeme u jakéhosi HyperSuperMega marketu (na místní poměry celkem velký, trochu větší Tesco nebo Globus), na který vedly ukazatele už snad z centra Kyjeva. Na střídačku si jdeme nakoupit něco k jídlu na večer a hlavně na zítra.

Vyrazíme, dálnice na Černichiv je jiné kafe, jsou tady občas i mimoúrovňové křitovatky, sjíždíme na Slavutič a za chvilku jsme před hotelem. Snažím se dovolat Mitchovi, což se mi celkem dlouho nedaří, nakonec to vyjde, když zjistíme, že musíme volat +380### místo +80###. Mají tam v bývalém SSSR nějaký divný systém, všude uvidíte ty předvolby

+80, ale je prostě třeba tam přidat trojku, tak s tím příště počítejte. Nakonec se povedlo dovolat, Mitch za čtvrt hodiny přišel, nebyl moc “zhovorčivý”, zařídil nám v hotelu ubytování (on to nebyl až takový problém, protože ten hotel ač se nezdá je dost velký, odhaduju tak 100 pokojů, a obsazené - podle hluku z těch okolních a lidí co jsme potkávali na chodbě - byly tak tři.

Ubytujeme se a jdeme se trochu porozhlídnout po “Gorodu atomščikov v.2”. Centrum města tvoří náměstí, na které snad nevede žádná cesta pro auta, je to prostě vydlážděná louka a kolem ní baráky, chodníky, je to divné. Možná že tam je to normální, ale divné. Vůbec tam prakticky nebyl žádný provoz. Kolem náměstí pár normálních městských budov jako škola, nějaký zavřený kulturák, hospody, obchod (celkem solidní, otevřený snad do půlnoci, děláme další nákupy, sýry (měli i čokoládový sýr a sýr s obrázkem psa), salámy, pečivo na zítra, nějaké pití. Omladina nesedí v hospodách, ale na lavičkách na a v okolí náměstí s lahváčema. My jako západní turisti jdeme posedět do hospody, ale máme strach se rozšoupnout, v šest musíme vstávat, v sedm je sraz z Mitchem. Trochu nás obtěžuje jeden rus, ptá se jestli mluvíme anglicky a když mu řekneme, že jo, tak on na to že umí jenom rusky. Je trochu připitý, ale není agresivní. Ptá se co tady chceme, tak mu něco nabulíkujeme, nevíme, jak tady reagujou na ten zvláštní druh turistiky, u nás by se to asi nazývalo “povodňová”. Takže dva pivka, Černichiv, není špatné, ale máme po tom nějakého motáka.

Úterý 10.7. - Den D [Černobyl, Pripjať]

Probouzíme se do slunného dne. Víme, že půjdeme daleko pěšky, navíc si máme vzít dlouhé kalhoty, dlouhé rukávy a něco na hlavu, Mitch říkal, že předevčírem pršelo, a baráky prosakují, tak aby nám něco nekapalo přímo na kůži. Myslím si, že to preventivně říká všem. Máme dilema co si s sebou vzít a co ne, co má smysl tahat - víme že bude pořádné horko jako dny předtím. Nakonec bereme do dvojice jeden batoh s dvoulitrovou vodou. (Doporučuju kupovat opravdu vodu, ať už gazovanou nebo negazovanou, ale ne minerálku. Ta když zteplá tak se skoro nedá pít. Mimo chodem, minerálky jsou pouze neslazené.) Mitch opravdu přichází, padá další balvan ze srdce a vyrážíme přes dvorky mezi panelákama na

nádraží. Není to daleko, jsme tam za pár minut. Před nádražím je taková malá tržnice, Mitch kupuje vodu, my pro jistotu taky, takže máme 3,5 litru na dva lidi, což se ve finále ukáže celkem málo.

Mitch nám hledá místo ve vlaku, každý tady má své stabilní místo a tak to není zrovna jednoduché. Lidi se na nás dívají dost podivně, ale co. Vlak se rozjíždí, přistavuje v nějaké zastávce, kde přistoupí další lidi, a pak už se rozjíždí přes běloruské území směrem k elektrárně. Někde jsem četl, že když stavěli Slavutič, tuhle trať, vymýšleli veškerá bezpečnostní opatření a zóny, tak mysleli prakticky na všechno. Akorát ne na to, že by se mohl rozpadnout Sovětský Svaz. A tak se jede přes Bělorusko. Klasická peážní trať, nikde se nazastavuje. Taky není kde, všude jsou samé močály a bažiny, dost nehostinný kraj. Najednou se po levé straně vynoří rozestavěné chladicí věže, snad pro pátý a šestý, možná pro sedmý a osmý blok, později “komín” - podle toho jsme si jistí, že jsme tam, kde jsme.

Přijíždíme na nádraží přímo v elektrárně, vypadá to tady trochu jako v metru ve špičce, všichni se vyhrnou ven z vlaku a téměř běží, všichni stejným směrem, do útrob elektrárny. Po několika stech metrech je kontrola, místní mají nějaké ty průkazky, my musíme ukázat pasy a Mitch povolení.

Přicházíme na místní autobusové nádražíčko, stojí tady několik autobusů, my jenom sledujeme Mitche. Nasedáme. Zase má každý své stabilní místo, asi už roky. Jirku s Tomášem vyhazují nějaké ženské. Nakonec všichni sedíme a jedeme. Ne daleko, několik zastávek, k vnějšímu okraji elektrárny. Tam vystupujeme a vydáváme se na puták do Pripjať. Cesta je dobrá, jezdí po ní postarší nákladáky se znakem radiace na přední masce. Kolem cesty jsou normálně značky (hlavní, tvar křižovatky), vypadají celkem nově. Přecházíme přes trať, začíná veřejné osvětlení (teda ne že by svítilo, žárovky už tam obvykle nejsou) a to je neklamný důkaz toho, že jsme blízko.

Před námi vidíme další hlídku, u “vchodu” do města. Zase pasy, povolení a můžeme dál. Procházíme hlavní třídou, na jednom z domů je stále tabulka, něco jako “bulvár Lenina”. Původně široká třída, dva proudy v každém směru, oddělené širokým pruhem zeleně, po krajích taky zeleň a teprve pak domy. Teď? Tunel pro jedno auto, druhý směr není vidět, víme o něm jenom proto, že tudy projíždějí výše zmíněná nákladní auta. Domy po straně cesty? Skoro nejsou vidět. “Pruh zeleně” se za 21

let proměnil na pruh lesa. Prales. Přicházíme na náměstí, na několika domech vidíme vtipně umístěnou reklamu na Prypiat.com.

První zastávka, nejvyšší budova ve městě, má snad šestnáct pater. Asi výpadek elektřiny, výtah nejjezdí ;-), takže po schodech. V několika patrech se zastavujeme a procházíme byty. Klasický český panelák. Je tu bordel jak tady někteří dobráci po havárii rabovali. Věřím, že televize a rádia (neviděli jsme ani jednu/jedno), dosud někde po Ukrajině hrajou. Asi září trochu víc než ostatní. Ale co, radiace přece není vidět. V jedenáctém patře, hned kousek od výtahu, nacházíme klavír. Loni prý ještě hrál, teď je ticho. První věc, které jsem se ve městě dotknul. Vycházíme až na střechu. Jak tady přšelo, je tam bazén. Odtokové kanálky zanesl čas. Namočit boty si nechceme, takže máme dost omezený prostor pohybu. V dálce vidíme radar, údajně na ochranu elektrárny, ale bůh ví, na co je doopravdy. Vidíme a fotíme i elektrárnu, ale je mírný opar tak z těch fotek moc není. Dole pod náma vidíme náměstí, střechy domů. Ulice moc vidět nejsou, jsou strašně zarostlé. Jdeme dolů a procházíme školku. Klasika, kdo se o problematiku zajímá, tak zná z fotek - panenky bez hlaviček, hlavičky bez panenek, hračky, dětské knížky, postýlky, botičky. Celkem depresivní. Ve škole to samé ve větším provedení, třídy, tělocvična. Listuju jedním slabikářem, je v hodně dobrém stavu. Všude učebnice, nástěnky k N-tému sjezdu strany. Našli jsme i jednu místnost, kompletně pokrytou v pořádné vrstvě protichemickýma maskama. V den evakuace prý bylo cvičení. Jak se chránit proti radiaci ale ve městě nikdo nevěděl. Škola musela být podle mého odhadu tak pro 1500-2000 dětí.

Dále přicházíme k bazénu, ten prý fungoval nejdýl, všude jsou položené nějaké speciální povrchy, něco jako linoleum, ve kterých se nedrží radiace a dají se snadno omývat. V bazénu, stejně jako různě jinde po městě, vidíme více nebo méně zdařené grafity. Mitch se vyzná, zná i některé autory. My jsme žádné umělecké ambice neměli, takže pokračujeme dál.

Vracíme se k náměstí, procházíme obchod, na svou dobu opravdu velký, zhruba jako dnešní Billy nebo Alberty u nás. Přicházíme ke kulturnímu domu, všude jsou megaportréty ukrajinských pohlavárů, sem tam nějaký ten Lenin se svým "Učiťsja..." Moc se mi tady nelíbí, fakt tady v několika místech kape voda. Za kulturákem je "Lunapark", tři kolotoče, z toho známé ruské kolo a autodrom. Autodromem prorůstá okolní buš, ale ruské kolo vypadá jako nové. Stojí na asfaltu dost daleko

od stromů, takže se do něj příroda ještě nepustila. Někde jsem četl, že je to nejfotografovanější ruské kolo na světě. (To určitě, když si ho vyfotí tak tři lidi denně, a v Prátru nebo v Londýně tisíce).

Tady naše výprava po městě končí. Jestli se sem vypravím někdy příště, tak určitě v zimě, kdy příroda trochu ustoupí, bude víc vidět budovy. Chtěl bych vidět např. stadión, na to ale není čas, musíme zpátky. Kolem jedné hodiny přicházíme přímo k sarkofágu čtvrtého bloku. Kolem něho je několik vrstev zdí a plotů s ostnatým a žiletkovým drátem. U plotu je "Visitors center". Míjíme se s jinou skupinkou. Vevnitř se dozvídáme zajímavé informace o současném stavu sarkofágu a prostorů pod ním, v místnosti je velký model aktuálního stavu budovy čtvrtého bloku, kolem dokola vlajky států, které přispěly na likvidaci černobylských škod. Jsou tady zastoupeny snad všechny evropské státy, česká vlajka ale chybí.

Už máme celkem hlad a žízeň, vodou šetříme, doufáme, že oběd bude formou "sněz (a vypij) co můžeš". Není. Tohle není kantýna pro stabilní zaměstnance, ta je prý o hodně lepší, ale pro krátkodobé pracovníky a takové živly, jako jsme my. Nějaká polévka s chlebem, kuře s rýží, sklenice limonády (pocitivé, z rosekaných citrónů) a nějaký pirožek. Před vstupem do kantýny musíme poprvé projít detekčním zařízením, všichni máme zelenou. Mitch vidí, že se nám nedostává vody, tak nám někde sehnal další lahev, takže už máme dost. Ptal jsem se ho, jestli si můžeme nabrat vodu na WC u kantýny. Stejně jako vždycky na podobné otázky, odpověděl něco věc stylu "I would not do that", nebo "I think it is not safe". Tak jsme se radši jenom trochu umyli. Mitch u uběda sebral nějaký chleba navíc, který se za chvíli zužitkoval na mostě přes jakýsi chladicí kanál, původně pro chlazení prvního až čtvrtého bloku. Pod mostem jsou ryby, mezi nimi tak čtyři nebo pět obrovských sumců, kteří jsou tady (sem se to přirovnání moc nehodí), kteří jsou tady už od Černobylu. Přežívají tady v radioaktivní vodě už jednadvacet let, žili tady asi už i dlouho předtím. Vzhledem k tomu, že je tady "turisti" i místní zaměstnanci pravidelně krmí, budou žít dál - žádné přirozené nepřátele nemají, a nejbližší rybář je odsud dobrých třicet kilometrů daleko.

Odsud se místním minibusem vydáváme k budově pro pátý a šestý blok. Všude jsou stále jeřáby, stavba už ale pokračovat nikdy nebude. Nedaleko je i budova, ve které je ke shlédnutí nedostavěný pátý reaktor, údajně jedna ze tří částí, které se měly na místě dát dohromady.

Pokračujeme minibusem kolem rozestavěných chladících věží, už jsem je zmiňoval, podobných jako u každé druhé české atomové nebo tepelné elektrárny, do Černobyly, do města. Tam toho moc k vidění není, několik ulic, větší ruch vozidel, obchod, restaurace už zase fungují, je tady odhadem tak 200 obyvatel. Vidíme kostel, místní prý tvrdí, že on ani zahrada kolem nebyla zasažena radiací (asi boží zásah). Navštívíme “muzeum” techniky použité při sanačních pracích, je to už jen několik vozidel, která jsou natřená, vypadají podezřele nově. Ostatní, z kdysi velkého hřbitova techniky, který můžete vidět na fotografiích různě na webu, prý byly zlikvidovány (rozřezány, zakopány, zavezeny). Na hlavní ulici je socha Lenina, fotíme a jedeme zpátky do elektrárny.

Tam asi půl hodiny čekáme ve vlaku, až nás někdo vyhodí ze sedadla, že tam jezdí vždycky, to se nám nakonec nestalo. Dopijíme poslední kapky vody a vyrážíme na skoro hodinovou cestu vlakem zpátky do Slavutiče. Večer zajdeme zase na pivko do hospůdky (Oboloň, výborné, asi nejlepší co jsme pili), tentokrát ho podpoříme i nějakým místním aditivem, dozvídáme se některé místní speciality, jako že v Bělorusku jsou levnější auta, ale když si je chce ukrajinec dovézt domů, tak mu je celníci často zabaví (Lukašenkovi do sbírky?). Že nejchudší část Ukrajiny je právě podél západní hranice, tj. okolí Rivne, Lvova a Zakarpatí. Že pivo Slavutič, které jsme si chtěli dát (pak jsem si koupil litrovku v Kyjevě ve stánku), se nedělá tady ale někde 500 km daleko. Že v zóně pořád pracuje 3000 (!) lidí, původně za plného provozu 5000. Co tam všichni dělají? Někteří nic, prostě je zaměstávají už 21 let od havárie, práce pro ně není. Hodně lidí, z různých zahraničních firem, pracuje na různých projektech. Co si představit pod projektem to nikdo moc neví nebo o tom nechce mluvit. Za Pripjať je velký skleník, je vidět z toho šestnáctipatrového domu, prý tam dělají nějaké pokusy na rostlinách zasažených radiací, ale bůh ví... Mitch taky pracuje na nějakém projektu, prý pro nějakou francouzskou firmu, o co přesně jde, se s námi nepodělil.

Středa 11.8. [Slavutič-Ljubaševka]

Ráno trochu dospáváme deficit, a 8:20 vyrážíme zpátky do Kyjeva. Na radu Mitche parkujeme na kraji města u zastávky metra “Lisova” (rusky “Lesnaya”), kde na stojánce platíme 5 hr za celý den. Za pár korun

kupujeme na ulici ve stánku pirožky (balené!) a nějaké ovoce a jedeme do centra.

Pět zastávek metrem (jedna jízda vyjde na 50 kopjejek), pak kousek pěšky, a jsme u Pečerské Lávy - obrovského kostelně-klášterního komplexu, řekl bych, že velikostně srovnatelného s pražským hradem. Procházíme pár kostelíků, dlouhou jeskyní (u vchodu koupit svíčku!), je dost úzká, pořád se tam motají mniši a upozorňují že se nesmí fotit, mluvit nahlas, kolem cestiček jsou prosklené rakve s nějakýma popama, no na náboženství mě moc neužije, místní fanatici nadšeně líbali každou jednu rakev a řekl bych že jich tam bylo kolem stovky. Svíčky nesmí kapat, takže je musíte držet mezi prsty v otevřené dlani, aby, kdyby náhodou svíčka kápala, tak na ruku. Nic moc příjemného. Jsme rádi, že jsme venku, nic pro klaustrofobiky, často není cesty zpět (dav za vámi), ani vpřed (líbání rakví, tunely jsou úzké).

Hned vedle, pravděpodobně ještě za Stalina, postavili monumentální památník hrdinům velké vlastenecké války (nevím přesně, jak se to jmenuje, ale je to obrovské, komplex různých soch, panoramat, asi chtěli, aby to bylo větší než kostelíkov vedle, viz výše). Pořád se nám do cesty pletou takové dvě sympatické slečny (asi dvojčata), vypadá to, že je sledujeme a i ony si toho všimly, protože jsme chtěli, ať nás vyfotí, úplně na začátku před Lávrkou. Měly holčiny stejnou cestu jako my, tak jsme je asi 4 krát potkali.

Scházíme z kopce dolů k Dněpru, přes most jedeme metrem a vyrážíme do Hydroparku. Ostrov uprostře Dněpru s krásnýma plážema dokola a Lunaparkem uprostřed - kolotoče, hluk, všechno předražené... Okoupali jsme se (Dněpr je překvapivě čistý, a ač se nezdá, i když široký je dost, je v něm dost silný proud), dali pívko a jeli metrem dál pro auto.

Vyrážíme na Oděsu, víme, že to asi po světle nestihneme, ale nevádí, cca 150 km před Oděsou jsou po trase dálnice dva autokempy (alespoň podle našeho autoatlasu), takže stanovujeme cíl dojet aspoň tam.

V Kyjevě je trochu zácpa, navíc máme nějakou drobnější poruchu na autě, už přesně nevím, co to bylo, nějaká prkotina, Štěpán to hbitě opravil a jelo se dál. Opravovat auto před rozkopanou křižovatkou, v místě, kdy se tři pruhy sbíhají kvůli rekonstrukci tramvajových kolejí do jednoho zrovna nebyla sranda, hlavně když ukrajinský národní sport je troubení, ale co se dalo dělat. Ale oprava je hotova, jedeme dál. Sem by se hodila malá

odbočka o jízdních pruzích. Občas se stává, že nejsou nakreslené, pak se jezdí tak aby se na cestu vešlo co nejvíc aut vedle sebe. Když nakreslené jsou a je zácpa, platí předchozí pravidlo. Pět aut ve třech pruzích není nic neobvyklého.

Najíždíme na dálnici do Oděsy, nic nás nemůže rozházet. Snad teda jednou, když se provoz na dálnici zastaví a lidi začínají předjíždět středním dělicím pásem (svodidla, betony nebo křoví dělicí protisměr nejsou obvyklé, častěji pruh pár metrů trávy, nebo i asfalt). Tak tam jedeme taky, někteří místní borci to hasí i protisměrem. Je tam taková lepší havárka, no stane se, my jsme jednou taky měli namále. Za světla jsme dojeli do dědiny (Kriwoje Ozero) kde měl být první z kempů v mapě. Na mapě je vedle kempu i autoservis, ten jsme našli a ptali se místních na kemp. Dlouho nevěděli, co po nich chceme, když jsem jim v mapě ukázal červený symbol stanu a říkal u toho střídavě “Krasnyj” a “Kemp” tak mě pochopili a řekli, že tady žádný není, ale že ten další, v městečku “Ljubaševka” existuje. Tak jsme dojeli do Ljubaševky, tam samozřejmě taky nic, jenom motel. Chtěli po nás 30 hr za osobu za standard, 40 hr za ljuks. Že jsme byli zrovna trochu bez hotovosti v místní měně, tak jsme je odmítli a jeli hledat vhodné pole. Trochu jsme zajeli od dálnice, vjeli na polní cestu, už skoro nebylo vidět pod kola, tak jsme si udělali provizorní kemp, Jirka s Tomášem rozbili stan, udělali gulášek, vytáhli jsme nějaké zásoby alkoholických nápojů, pojedli něco teplého do žaludku a šli jsme spát. Mezitím kolem projel nějaký místní motorkář se sajdkárou, čekali jsme, co bude, ale byl v klidu, pozdravil, my jeho taky, za hodinu jel zpátky, zase jsme mu zamávali a všechno bylo v pohodě.

Čtvrtek 12.7. [Ljubaševka-Galati]

6:30 Vyrážíme do Oděsy, 150 km nás nemůže rozházet, zastavujeme klasicky na benzínce na nějakou tu kávu a pečivo, a jedeme dál. Jak se blížíme k Oděse tak nám pomalu začíná docházet benzín, máme málo hřiven (plán byl měnit až v Oděse) a najít tady nějakou benzínku, kde se dá platit kartou, je dost nadlidský výkon. U čtvrté, přímo ve městě, mají ony slavné nálepky Visa a Mastercard, pro jistotu se ještě ptám, jestli berou karty a odpověď je kladná. Bereme plnou, stav tachometru je 207 448, necelých 2150 km od startu. Při placení mi pumpař ukazuje

lístek s tím, že karta byla odmítnuta, zkouším druhou, to samé. (Později jsem v bance zjišťoval, kde byla chyba, jednoznačně - mezi židli a stolem, pumpař to prostě neuměl). Tak se ptám, kde můžu vyměnit peníze, nejdřív ukazoval někam vlevo, pak vpravo, pak se zeptal, jaké mám, já že dolary, pumpařovi se rozsvítila očka a dal nám docela výhodný kurz. Takže máme po problému, teď druhý, zaparkovat někde v centru. Oděsa může mít tak milión obyvatel, takže něco jako Praha u moře. Prakticky jediné směrovky, které tam jsou, vedou směr Kyjev. Jakmile sjedete z hlavní cesty, tak přestanou i ty. Cestou do centra jsme pěkně bloudili, řídili jsme se podle podle slunce a tak trochu orientačním smyslem.

Trvalo nám to celkem dlouho, nakonec jsme zaparkovali v naprosto nejlepším místě, hned nad Potěmkinovými schody. Tam jsme se rozloučili s Jirkou a Tomášem a vydali se po svých do centra. Po schodech dolů do přístavu, pak kousek kolem něho. Potřebovali jsme koupit nějakou mapu města, což nebyl tak jednoduchý úkol jak by se mohlo zdát. Obešli jsme několik obchodů, papírnictví, trafik a dokonce dvě knihkupectví, až ... až jsme narazili na Jirku s Tomášem, hledající jedno konkrétní knihkupectví, které jim bylo doporučeno. Svět je malý, potrebovali nějakou mapu Oděsy a okolí. Mapy tam opravdu měli, takže jsme nakoupili a zase se rozešli.

Oděsy jsme měli dost, chtěli jsme se jet okoupat. I s mapou nám to trvalo hodnou chvíli, než jsme se vymotali, většinou stylem "pořád rovně a až to nepůjde tak doprava", protože na nárožích sice občas cedule s názvy ulic jsou, ale často zarostlé nějakým stromem, rezavé, nebo jsme je prostě přehlídli nebo nestihli za jízdy rozluštit, protože je nějaký vtipálek napsal nějakým okrasným písemem. Nakonec se nám podařilo najet na nějakou hlavní cestu, kde už byly směrovky na letiště, a to jsme věděli, že máme vyhráno. Pořád směrem na Ovidiopol nebo Belgorod Dněstrovskij, akorát v Iličevsku (tam jsme se vůbec neměli dostat, ale asi jsme někde špatně odbočili) jsme se nějak zamotali, nebyla tam v celém městě jediná směrovka, takže oprášit ruštinu a před každou křítovatkou "Zdrávstvujtě, pažalsta, kudá Ovidiopol... spasiba".

Nakonec jsme se dostali na cestu, kterou jsme chtěli, a v místě zvaném "Zatoka" jsme našli kemp (je i v mapě), kde jsme se konečně zašli okoupat do Černého moře. Pozorný čtenář si jistě všiml, že jsme se odchýlili od plánu cesty uvedeného na začátku - zjistili jsme, že naše "zelená karta" v Moldávii neplatí. Co se dá dělat, místo Moldávie pojedeme přes

Rumunsko. Co čert nechtěl, po rozpadu SSSR hlavní cesta z Oděsy do rumunského Galati vede několikrát přes Moldávii, takže jsme to museli vzít dost brutálníma “zkratkama” po okreskách. Ptali jsme se asi dvakrát, jestli existuje hraniční přechod mezi touhle částí Ukrajiny a Rumunskem, a vždycky jsme dostali kladnou odpověď.

A tak navečer přijíždíme do městečka Reni, kde se onen záhadný přechod nachází (celou hranici UA/RO tvoří Dunaj), nabíráme benzín až po okraj. Přijíždíme k Ukrajinské straně (19:15), žádný problém, za pár minut jsme pryč a po pár stech metrech nás čeká ... Moldavská hranice. V mapě to jen tak nevyčtete, na viamichelin.com a google maps to není poznat, na různých webech se píše o přechodu Reni/Galati. Co se dá dělat, při nejhorším budeme muset Moldávii nějak objet. Všechno ale probíhá v pohodě, před náma se vyřídili na nějakém rusovi, který jel očividně do Bulharska nebo někam dolů s manželkou a dětma na dovolenou, ale nesesedl mu VIN s techničákem (aspoň tak jsme to pochopili). Nám vlezli párkrát orientačně do kufru, prošli pasy, techničák, zelenou kartu sice do ruky vzali, ale asi se do ní nedívali, protože to by bylo horší. Pořád se nás ptali, odkud jedeme, kam jedeme, vtipkovali o pasu pro plyšového psa na zadním okně, o naší, teda spíš mojí ruštině, já jsem jim rozuměl to co oni chtěli (to co nechtěli říkali radši rumunsky, teda pardon, moldavsky). Pak to přišlo, s pasama do jakéhosi kanclíku, kde milá paní chtěla 5 EUR. Potřeboval jsem se zbavit nějakých hřiven, tak jsem si řekl, že to zkusím. Zeptal jsem se, jestli můžu platit hřivnami, prý že není problém, tak jsem vytáhl svazek drobných bankovek, co mi zůstaly, a ptal jsem se kolik. Pistolnice zkušeným pohybem přebrala peníze, řekla, že je to OK a poslala nás s pasama ven. My jsme se nezmohli na slovo, jenom jsme tiše nadávali, protože v tom svazku mohlo být dobrých 120 hřiven, tj. skoro 20 EUR. Když už jsme si řekli OK, za blbost se platí, tak nás zahnali do dalšího okýnka, kde se platilo 4 EUR za jakousi pofiderní ekologickou daň, a pak do třetího, kde jsme zaplatili 5 EUR za silniční daň. Všechno samozřejmě bez “rachunku” a bez “bumažky”. Asi po hodině jsme byli volní a na Moldavském území.

Líbila se Vám ukázka z této knihy? Pokud ano, celou knihu si můžete zakoupit na <http://www.databook.cz/sebrane-cestospisy-z-let-2007-2010-1574>