



Podróż 52

Podróż „maluchem” wzdłuż granic Polski. Czy to tęsknota za kolejnymi wozami, czy sentyment do mojego pierwszego samochodu? A może moda na zażytkowe pojazdy – bo niewątpliwie takim stał się już Fiat 126p – albo okazja kupienia tego kultowego samochodziku? Chyba wszystkiego po trochu. Nie jestem pierwszym i nie ostatnim podróżnikiem, który postawił przed sobą takie wyzwanie. Nie chodzi tutaj o współzawodnictwo, lecz o próbę sił i przygodę, którą będzie się wspominać z łezką w oku.

Dwa miesiące przed wyjazdem z kolegą mechanikiem wyruszamy, by obejrzeć polecanego przez znajomych malucha. Nie mamy adresu, ale znamy orientacyjne miejsce i nazwisko sprzedającego. Nasza naiwność szybko nas upokarza. Długo błądzimy kilkanaście kilometrów od celu. Bliscy rezygnacji dostajemy telefonicznie dodatkowe informacje i po chwili stajemy u bram stodoły. To dobry znak. Nie ma lepszego garażu od przewiewnego, ale zadaszonego budynku, z którego po chwili o własnych siłach wyjeżdża dumny maluch.

Fiat 126p potocznie zwany „maluchem”, pojemność 650 cm<sup>3</sup>, moc 24 KM był produkowany we Włoszech w latach 1972-1980, a w Polsce od 6 czerwca 1973 do 22 września 2000 roku w Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej oraz w Tychach. Jeszcze kilka lat temu byłby obciachem, dziś staje się niedrogim sposobem na odrobinę lansu. Odrestaurowane, kupione za grosze maluchy zaczynają z dumą pojawiać się na ulicach wielkich miast, a ich ceny sztywnieją w górę. W Internecie sięgają nawet 40000 zł! Może to dobry moment, aby zainwestować kilka groszy w poczciwego Fiata 126p?

Po krótkich oględzinach do mojego ucha wpadają dyskretne słowa – dobra blacha to podstawa, a tu jest OK. Co prawda, na oryginalnym jeszcze lakiernie wi-



Niczym na starcie rajdu Paryż – Dakar



Na granicy polsko-ukraińskiej

dać ogniska zapalne niczym trądzik na twarzy osiemnastolatka, ale trudno oczekiwać czegoś więcej. Wstępuje we mnie nadzieja, jednak nie daję ponieść się emocjom. Po obejrzeniu innych modeli w okolicy, po kilku dniach wracam z powrotem.

Kupno tego bądź co bądź „staruszka” jest dla mnie bardziej ekscytujące niż zakup nowego samochodu w salonie. Bez większych negocjacji, za całe 2000 zł staję się posiadaczem osiemnastoletniego Fiata 126p o przebiegu 97000 kilometrów. Od razu przypominam sobie, jak w Syrencie mojego ojca na drodze wypadł wał korbowy, rozdzierając cały blok silnika. Syrenka miała przejechane niecałe 70000 km.

130 cm wysokości wymusza odpowiednią technikę wsiadania. Trzymając się dachu, wślizguję się do środka niczym do sportowego Lamborghini. Zajęcie miejsca za kierownicą 126p zadaje kłam twierdzeniu, jakoby ten samochód

był absurdalnie ciasny. Pozycja kierowcy jest bardziej naturalna niż w większym fiacie 125p. Jedyne, co przeszkadza, to zbyt bliskie rozłożenie pedałów – czasem trudno zdjąć nogę z gazu, nie zważając o hamulec. Uruchomienie malucha jest wiedzą tajemną dla większości kierowców, którzy nie ukończyli 30. roku życia. Włączenie zimnego silnika staje się niemożliwe bez użycia dźwigni ssania znajdującej się pomiędzy siedzeniami. Potem pozostaje wytrzymać pierwsze wibracje kołyszące całym samochodem i umiejętnie zmniejszyć obroty dźwigni.

Droga do domu to euforia. Wbrew dochodzącym z podwozia odgłosem ryzykuję i wyprzedzam snującą się przez wieś „beemkę”. Co prawda, kiedy czuję silny podmuch wiatru i ryk silnika wyprzedzającego mnie samochodu, szybko przekonuję się, że mój sukces nie trwa długo. Gdy zaczyna zapadać zmrok, jestem nawet skłonny wyjść z samochodu i sprawdzić, czy świecą się światła. A w Leżajsku prawie pionowa szyba uświadamia mi, że nie warto podjeżdżać

zbyt blisko sygnalizacji świetlnej, bo wtedy jej nie widać.

Po paru dniach, w zaprzyjaźnionym warsztacie wymieniamy kilka podzespołów zawieszenia. Czasami nawet udaję, że pomagam czyszcząc i malując stare podzespoły – z nadzieją liźnięcia choćby krzty wiedzy na temat mechaniki samochodowej, która w moim przypadku jest na poziomie przeciwnego polskiego faceta. Już w warsztacie czerwony maluch wzbudza ogólne zainteresowanie. Każdy przyjeżdżający tu kierowca to potencjalny fachowiec mający mechanikę malucha w jednym palcu. Opowieści o ulicznych naprawach nie mają końca.

Dwa tygodnie później, mój przyjaciel kupuje drugiego malucha – również czerwonego i ku mojej radości postanawia dołączyć do wyprawy. Modernizacje maluchów nabierają nowego tempa. Części poszukujemy w sklepach, internecie i na szrotach. Pozwalamy sobie na trochę luksusu. Wszak spędzimy w samochodzie kilkanaście dni po kilka godzin dziennie. Montujemy więc: radio z USB, uchylne tylne szyby i ba-



Bez niezbędnych napraw – ani rusz



Kolejny sprawdzian



Mkniemy po wschodnich rubieżach Polski



Zwierzyńc – kościół Św. Jana Nepomucena zwany Kościołem na wodzie



Rynek we Włodawie

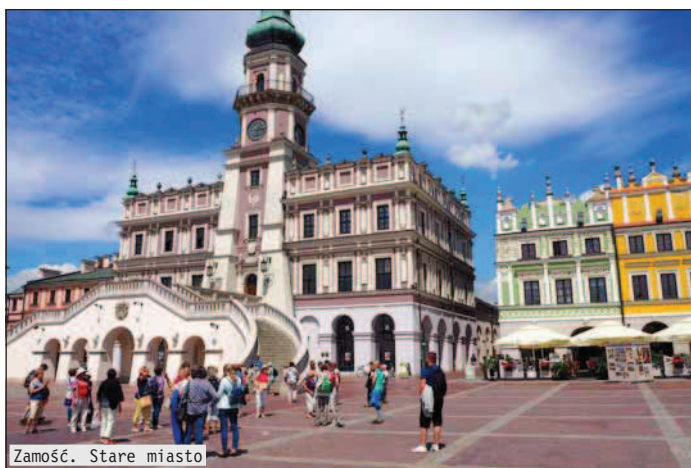
gaźnik dachowy z mojego pierwszego malucha.

Potem nastają testy, głównie na trasie dom – praca, praca – dom. Droga stopniowo wydłuża się do kilkunastu kilometrów za miasto. W trakcie ulew dowiaduję się, że po kilku ruchach przestają działać wycieraczki, a w trakcie upalnych dni doświadczam tego, jak reaguje ciało w kontakcie z popękaną skórą siedzeń.

Jeszcze kilka naklejek, ostatnie bagaże i ruszamy. Bez przeróbek, modyfikacji, ekstra wyposażenia, wsparcia technicznego i ekipy filmowej.

Plan jest taki: objechać Polskę wzdłuż jej granic w kilkanaście dni, odwiedzając ciekawe miejsca i cztery najdalej wysunięte punkty na mapie naszego kraju. Dystans ok. 3500 km. Dlaczego maksymalnie blisko granic, a nie dookoła? Doszedłem do wniosku, że tak będzie bezpieczniej i oryginalniej. Jadąc bocznymi drogami, zobaczymy znacznie więcej i nie będziemy musieli walczyć z wielkimi TIR-ami i autobusami. Zresztą, co to za atrakcja, pędzić płaską jak stół autostradą z prędkością 90 km/h.

Rozpoczynamy w naszym ukochanym Leżajsku, mieście wspaniałego piwa, imponujących organów i cadyka Elimelecha. Ruszamy na wschód. Humory dopisują, pogoda również. Pozwalam sobie nawet na „chłodną pachę” – to technika polegająca na wystawieniu lewej ręki przez otwarte okno na zewnątrz. W samochodzie od razu robi się luźniej i chłodniej. Po przejechaniu 70 km wita nas Roztoczański Park Narodowy. Istnieje od 1974 roku, chroni najcenniejsze i najcenniejsze przyrodniczo rejonu przepięknego Roztocza, które niegdyś były lasami Ordynacji Zamojskiej. To najbardziej zalesiony park narodowy w Polsce. Piękna, dzika kraina o nieskażonej przyrodzie, mrocznych lasach, przejrzystych rzekach i niecodziennej architekturze nacechowanej elementami kultury wschodniej. Zatrzymujemy się w Zwierzyńcu w sercu parku, przy



Zamość. Stare miasto

kościół Św. Jana Nepomucena, zwanym kościołem „na wodzie”. To niezwykle efektowna, barokowa świątynia, stojąca na wyspie stawu kościelnego. Prowadzi do niej romantyczny most.

Dojeżdżamy do Szczebrzeszyna. Kto z nas nie lubi zaimponować cudzoziemcowi słynnym cytatem z wiersza Jana Brzechwy „W Szczebrzeszynie chrząszcz brzmi w trzcinie i Szczebrzeszyn z tego słynie”? Niewielu z nas wie, że w Szczebrzeszynie są aż dwa pomniki tego sympatycznego owada w cylindrze i skrzypkami w rękach. Starszy z nich znajduje się kilkaset metrów od centrum miasteczka, pod górą zamkową, niedaleko malowniczo położonego młyna, drugi – nowszy, na rynku.

90 km od stolicy regionu Lublina, na wschodnich krańcach Polski leży Zamość, perła kresów. Miasto po renowacji wygląda wybornie. Założył je kanclerz wielki koronny Jan Zamoyski, który zlecił włoskiemu mistrzowi Bernardo Morando zaprojektowanie miasta idealnego – twierdzy, która miała za cel chronić włości Zamoyskich. Tak właśnie powstała słynna „Padwa Północy”, prawdziwe arcydzieło polskiego renesansu. W 1992 roku zamojskie Stare Miasto zostało wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO.

Turystów zwiedzających Zamość zachwyca przede wszystkim rynek. Tutaj znajduje się ratusz –

wspaniała barokowa budowla z okazałymi, wachlarzowymi schodami oraz niezwykle ciekawe i kolorowe kamienice z ormiańskimi attykami. Przy ulicy Kolegiackiej położona jest renesansowa perełka – kościół Zmartwychwstania Pańskiego i Św. Tomasza Apostoła. Świątynia z XVI wieku powstała z fundacji założyciela miasta. Znajduje się w niej aż 9 kaplic, a pod nawą główną mieszczą się krypty, w których pochowani są Zamoyscy.

Z parkingu zlokalizowanego tuż przy fortyfikacji okalającej Zamość ruszamy dalej. Ach ten dźwięk wyrwanego z letargu silnika... Wszyscy spoglądają w moją stronę. Nie wiem tylko z zazdrości, czy z politowania.

Kolejne kilometry mijają bez niespodzianek. Dojeżdżamy do Zosina. To najdalej na wschód wysunięta wieś w powiecie Hrubieszowskim. Na jej terenie znajduje się między państwem drogowo przejście graniczne na Ukrainę: Zosin – Uściług. Ukraina to pierwszy graniczny sąsiad na naszej trasie. Zgodnie z planem podróży właśnie takich punktów szukamy na mapie Polski. Położony jest on kilkaset metrów od przejścia granicznego, w tzw. Kolanie Bugu. Dojazd do tego zalesionego miejsca wystawia na próbę nasze maluchy. Okazuje się, że dzięki niewielkiemu rozstawowi kół, samochód doskonale radzi sobie na polnych drogach. Czyżby wło-

scy projektanci mieli przysłowiowego „nosa” i przewidzieli, że czterdzieści kilka lat po premierce malucha drogi będą wciąż takie same? Jesteśmy na miejscu. Tutaj kończy się Polska, oddzielona od Ukrainy wąską strugą rzeki Bug, po której przebiega granica. Przypominam sobie czasy, kiedy podejście do linii podziału było praktycznie niemożliwe. Wzrokiem szukamy straży granicznej. Wokół panuje przenikliwa cisza. Jesteśmy na wschodniej granicy Unii Europejskiej, jednej z najlepiej strzeżonych w Europie. Krótki spacer, kilka zdjęć i ruszamy dalej, skręcając na północ wzdłuż linii, która istnieje tutaj od 1945 roku na mocy traktatu Konferencji Jałtańskiej, powtórzonej przez Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej i władze ZSRR. Umowa ta miała skutek prawny w postaci cesji Kresów Wschodnich na rzecz Związku Sowieckiego. Patrząc na stan dróg, nadal odnoszę wrażenie, że jesteśmy na przysłowio- wych kresach, a przecież przed wojną tutaj biło serce Polski.

Za Sobiborem zaczyna się granica z Białorusią. W czasie II wojny światowej w tutejszych lasach funkcjonował niemiecki nazistowski obóz zagłady. Na rogatkach Włodawy, na środku skrzyżowania maluszek odnawia posuszeństwa. Energicznym ruchem kluczyka, wrywamy się – ja i fiacik – z opresji nadjeżdżających samochodów. Nie zdejmując nogi z gazu, wjeżdżamy na włodawski rynek. Czy są jeszcze ci, którzy pamiętają radiowe prognozy stanu wody na Bugu we Włodawie? Naprawa nie trwała długo – spadła złączka na przewodzie wolnych obrotów. Drobiazg – dla tego, kto wie! Kilka kilometrów dalej nasz pierwszy nocleg. Za nami 308 kilometrów.

C.d.n.

Tekst, zdjęcia  
Ireneusz Wołek

YouTube niezwykle świat  
www.niezwyklyswiat.com