

Złombol 2012

Drogę przez góry w południowej Albanii pokonywaliśmy w nocy. Przed nami jechało kilka Żuków, „Duży” Fiat, Nyska oraz stary UAZ. Towarzyszką naszej czteroosobowej ekipy była rumuńska Dacia z 1983 roku. Dysponowała już tylko częścią swojej przeciętnej mocy ponieważ od kilkuset kilometrów miała problem z aparatem zapłonowym. W sznurku, jeden za drugim, pokonywaliśmy górskie, niezabezpieczone barierkami zakręty. Jeden z Żuków miał wybitą przednią szybę, a cała jego załoga podróżowała w maskach do nurkowania. Było ciemno, mglisto, a z przydrożnych pól dochodziła mdląca woń ropy naftowej – nie tak orzeźwiająca jak zapach wysokooktanowej benzyny. Pomimo utrudnień, które przytrafiły się na trasie, nikt z nas nie narzekał, ani nie myślał o powrocie, wręcz przeciwnie – pełen radości pokonywał kolejne kilometry – brał udział we wspaniałym wydarzeniu.

„Złombol”, w którego szóstej już edycji wziąłem udział, jest wyprawą o bardzo prostych zasadach: aby wziąć w niej udział, wystarczy posiadać auto z epoki komunizmu o wartości ok. tysiąca złotych. Całej zabawie towarzyszy fakt, iż jest to akcja charytatywna, z której całkowity dochód przeznaczony jest na rzecz domów dziecka na Śląsku. Pieniądze na ten cel zbierane są od darczyńców, którzy po wpłaceniu pieniędzy mogą przykleić swoją naklejkę na aucie, stającym się w ten sposób powierzchnią reklamową.

Już od sześciu lat w okolicach stycznia organizatorzy wbijają cyrkiel w Katowice i zarysowują na mapie okrąg o odpowiednio dużym promieniu, w zakresie którego wybierają kolejny cel podróży. Metą tegorocznego „Złombolu” była Archaia-Olympia w Grecji, gdzie odbyły się pierwsze starożytne igrzyska (w poprzednich edycjach celami wyprawy były między innymi: Monako, koło podbiegunowe, Sztambuł oraz jezioro Loch Ness). Start zaplanowany został na wrzesień, mieliśmy więc kilka miesięcy do wyprawy. Czas ten poświęciliśmy na zakup, sprawdzenie i przygotowanie auta.

Jak większość osób urodzonych w jednym z wodnych znaków zodiaku, przywiązuję dużą wagę do różnych przedmiotów istniejących na długo przed moimi narodzinami oraz tych, które będą istniały nawet po zakończeniu mojego ziemskiego życia, dlatego pomysł podróżowania starymi samochodami wydał mi się niezwykle interesujący. Uważam, że od jakiegoś czasu nie produkuje się już aut prawdziwych, takich, w których nie ma jeszcze komputerów, środek nie jest wypełniony tanim plastikiem, a usterki zwykle udaje się naprawić przy pomocy najprostszych narzędzi. Podobnie jest z serwisami samochodowymi. Ze smutkiem patrzę w przyszłość na sytuację, kiedy podejdzie do mnie człowiek w garniturze i oświadczy tonem akwizytora, że po przeprogramowaniu systemu moje auto nadaje się do

dalszego użytkowania. Natomiast tęsknić będę za witającym się brudną od smaru dłonią mechanikiem, który przeklnie, splunie, po czym pewnym głosem oświadczy, że spokojnie mogę przejechać jeszcze milion kilometrów.

Nasza Dacia została zakupiona w Częstochowie od jej pierwszego właściciela. Miły starszy pan chodził dokoła swojego auta powtarzając: „a pod górę to idzie jak dzik!”. Auto wymagało jedynie kilku podstawowych poprawek. Problemem okazało się pozyskanie zapasowych części, które chcieliśmy nabyć w celu wymiany w razie ewentualnych awarii. Posiadacze Polonezów czy Fiatów nie mają z tym większych problemów, ale pozyskanie części do Dacii ociera się o poszukiwania archeologiczne. Korzystając z podzespołów od starszych modeli Renault wymieniliśmy hamulce, poza tym jedyną zapasową częścią w jaką zdołaliśmy się zaopatrzyć był alternator. Jedną z idei „Złombolu” jest, aby auta biorące w nim udział nie były w stanie idealnym, stąd też ograniczenie ich wartości do tysiąca złotych. Każda z ekip musi się liczyć, że w każdym momencie trzeba będzie pozostawić auto i wrócić do domu jakimkolwiek innym środkiem transportu.

Start odbył się około godziny jedenastej piętnastego września w centrum Katowic. Jeden za drugim wyruszyły Żuki, Nysy, duże Fiaty, Polonezy, „Maluchy”, Wartburgi oraz inne „perły” PRLu – łącznie dwieście sześć pojazdów. Podróż w stronę mety zwykle trwa około pięciu dni, na trasie odbywają się wspólne przystanki, a ich miejsca są wcześniej sugerowane przez organizatorów. W tym roku pierwszym z nich był kemping w węgierskiej miejscowości Komaron. Był to pierwszy wspólny postój, więc odbyła się integracja pełną parą, z pieśnią na ustach przerywaną owacjami na cześć dojeżdżających przez całą noc ekip.

Miejsca przystanków na trasie są jedynie sugerowane, nic nie stoi na przeszkodzie, aby każda z ekip wybrała się własną, odpowiadającą zainteresowaniom, trasą. My, zamiast drogi wzdłuż wybrzeża chorwackiego, wybraliśmy podróż przez Bośnię i Hercegowinę. Przejeżdżając przez Chorwację zahaczyliśmy o Vukovar nazywany w tym kraju *gradom herojem*, czyli miastem-bohaterem. Podczas wojny o niepodległość Chorwacji w 1991 roku zostało niemal kompletnie zrównane z ziemią. Codziennie przez osiemdziesiąt siedem dni zrzucano na nie około dwunastu tysięcy pocisków. Do dziś za symbol tego zdarzenia uważa się zniszczoną wieżę ciśnień. Zapaliliśmy znicz i udaliśmy się w kierunku Sarajewa.

Przed wjazdem do Bośni pojawił się pierwszy problem z Dacją: pękła linka od sprzęgła. Mieliśmy nową w zapasie, jednak przez kilkaset kilometrów ulegała ona rozciąganiu i trzeba było ją regulować, co wiązało się z częstymi postojami. Chociaż do Sarajewa dotarliśmy w nocy, bez trudu znaleźliśmy całkiem przyzwoity nocleg w samym centrum starej części miasta. Udałem się na późny spacer w poszukiwaniu jakiegoś otwartego lokalu, aby zobaczyć

nocne życie miasta. Jedyne miejsce, które znalazłem, było typowym angielskim pubem... Ku mojemu zmartwieniu zobaczyłem barmana zwijającego parasole rozstawione przed wejściem. Podeszedłem więc i zapytałem czy już zamykają. Barman na chwilę odłożył parasole, podeszedł do mnie, założył ręce na piersi i powiedział: – To jest pub, puby są otwarte całą dobę. – słowa te wywołały uśmiech na mojej twarzy, podziękowałem za wyjaśnienie, ukloniłem się i wszedłem. Dopiero podczas porannego spaceru udało mi się zauważyć urok Sarajewa, ma chyba najładniejsze stare miasto jakie kiedykolwiek widziałem. W kontemplacji pomagał widok otaczających je wzgórz, z których wcale nie tak dawno Radovan Karadžić wydawał rozkazy zniszczenia tego wspaniałego miejsca, w przerwach pisząc wiersze. Trudno było mi się z tym miastem rozstać.

Naszym kolejnym etapem był przejazd przez Albanie. Osobliwość tego kraju ukazała się nam już na przejściu granicznym. Kiedy przyszła kolej na kontrolę paszportów, nagle wyprzedził nas Mercedes – jest to najczęściej spotykana marka samochodów w tym kraju – wysiadł z niego starszy pan, bardzo serdecznie przywitał się z celnikami, wyciągnął z auta kilka kartonów pizzy, po czym każdemu rozdał po jednej. Po posiłku celnicy popatrzyli z politowaniem na naszą Dacie i łaskawie otworzyli przed nami szlabany. Dalsza droga była dość ciekawym doświadczeniem logistycznym, które polecam każdemu, kto interesuje się sportami ekstremalnymi lub też po prostu cierpi na głód adrenaliny. Kilka razy droga po której jechaliśmy zniknęła na kilka kilometrów; mijający się kierowcy, w celu obudzenia lub otrzeźwienia używali klaksonu i długich świateł. Gdy wreszcie pojawiła się autostrada, poruszanie się po niej wymagało szczególnej uwagi, ponieważ często ktoś na niej jeździł pod prąd lub bez świateł. Dla naszego bezpieczeństwa postanowiliśmy więc z niej zjechać i dalej podążać drogą krajową. Jechaliśmy w nocy w towarzystwie kilku „złomolowych” Żuków i Nysek. Na południu kraju, kilkadziesiąt kilometrów od granicy z Grecją, droga górską, na której się znajdowaliśmy, przemieniła się w strumień. Wszystko wskazywało na to, że się zgubiliśmy. Postanowiłem zapytać się o drogę przechodzącego chłopca – w nocy często natrafialiśmy na ludzi stojących, albo idących poboczem – wyszedłem z auta trzymając w ręku mapę, znalazłem się w strumieniu wody sięgającym po kostki, wyszedłem na „brzeg”, czy też pobocze i pokazałem mu mapę, a na niej drogę, na której powinniśmy jechać.

– Którędy dotrzeć do tej czerwonej linii, do drogi?

Chłop z politowaniem spojrzął na naszą Dacie, na mapę i na mnie jak na idiotę i po chwili wytłumaczył mi, co wcale nie było dobrą wiadomością, że jesteśmy na właściwej drodze i nie zgubiliśmy się.

Po wyjechaniu z Albanii górzyste drogi Grecji północnej były dla nas jak wczasy *all inclusive*. Mogliśmy już zapomnieć o kłopotach ze sprzęgiem, niestety coraz częściej zaczęły pojawiać się problemy z aparatem zapłonowym. Każde wyłączenie silnika wywoływało w nas poczucie niepewności, czy uda nam się go ponownie uruchomić. Czynność ta zaczęła zajmować coraz więcej czasu, w dodatku auto było na tyle obciążone, że odpalenie „na pycha”, nie zawsze się sprawdzało. Staraliśmy się dojechać jak najdalej nie gasząc silnika. Nie było to takie łatwe ponieważ auto znacznie straciło na mocy, aby uniknąć wyłączenia się silnika na wolnych obrotach, szybko opanowałem technikę dodawania gazu i trzymania sprzęgła tą samą. Z takimi i wieloma innymi problemami, które przytrafiły się nie tylko nam, ale i innym ekipom wśród których jechaliśmy, przejechaliśmy przez całą Grecję i dotarliśmy do mety w Archai-Olympii na Półwyspie Peloponeskim. Dojechały prawie wszystkie ekipy. Nawet jeśli ktoś zmuszony był pozostawić po drodze swoje auto, tak jak zrobił jeden z uczestników – odsprzedał swoją Skodę „sto piątkę” z urwanym kołem laweciarzowi na albańskiej autostradzie i przepakowywał się do aut innych ekip, aby również znaleźć się na mecie. W ciągu niecałej doby na polu kempingowym pojawiło się około dwustu „złombolowych” pojazdów. Rozpoczęły się trwające prawie całą noc opowieści o przygodach z trasy. Wszędzie dało się usłyszeć rozmowy o osiągnięciach pojazdów, spalaniu, instalacji gazowej, zawieszeniu, czy też albańskiej drodze. Niemal każdy uczestnik, nawet jeśli nie był mechanikiem z zawodu, doskonale znał swojego „Dużego” Fiata, Żuka etc.

Dojechanie do mety nie oznaczało dla nas końca podróży. Znajdowaliśmy się w południowej Grecji z obciążoną trzydziestoletnią Dacją, która miała problemy z zapalaniem i wyraźnie straciła swoją moc, a przed nami było jeszcze trochę kilometrów drogi powrotnej. Z pomocą kilku ekip udało nam się odpalić silnik. Postanowiliśmy już go więcej nie gasić. Ponieważ wehikuł wymagał wymiany kilku części, a dostanie ich w Grecji graniczyło z cudem, postanowiliśmy kierować się w stronę Rumunii – ojczyzny naszego auta. Po drodze zatrzymaliśmy się w jednym z kurortów na wybrzeżu Morza Egejskiego, który wydawał się jeszcze być w pełni sezonu. Spotkanie z będącymi tam ludźmi było dla nas zderzeniem dwóch światów, nas podróżników i ich turystów. Postrzegano nas jako jedną z wielu atrakcji, które zapewniało biuro turystyczne.

Szczęśliwie dla nas wśród turystów było wielu Rumunów, którzy rozpoznawali swój rodzimy produkt w naszych rękach. Podchodzili, zagadywali, robili zdjęcia, Każdy z nich zapewniał, że w Rumunii bez problemu znajdziemy wszystkie potrzebne części. Gdy tylko otworzyliśmy maskę i zaczęliśmy się głowić nad naszym problemem z maszyną, pojawiła się pomoc. Podszedł do nas człowiek, który akurat przechodził po promenadzie z rodziną

wpatrzoną w greckie posązki na stoiskach z pamiątkami. Powiedział, że mamy auto z jego kraju, a on jest fachowcem od ich silników. Wyglądał jak prawdziwy mechanik – tawot nie daje się tak łatwo zmyć. Popatrzył, podotykał, poprosił o śrubokręt, poustawiał, auto odpaliło. Przetarł ręce szmatą i powiedział: – *Have a nice trip*. Nie wyłączając silnika przejechaliśmy resztę Grecji oraz Bułgarię, by o świcie przeprowić się promem przez Dunaj, wjeżdżając tym samym do Rumunii.

Los chciał, że naród zamieszkujący ten kraj, opisany w jednej z pieśni Kaczmarzkiego jako „ambitny, pod Kolumną Trajana zajmujący się drobnym handlem”, przywitał nas skorumpowanym celnikiem.

– *You can't go* – poinformował nas celnik.

– *Why?*

– *Because you can't.*

– *But why?*

Celnik użył kilka razy pilota, aby pokazać nam, że potrafi otworzyć i zamknąć przed nami szlaban kiedy tylko chce, pokazał nam, że to on tu rządzi, po czym powiedział:

– *You have to pay tax.*

– *How much?*

– *Seven euro.* – Nasza droga przyzwyczała nas do różnych opłat i pewną sumę w różnych walutach staraliśmy się mieć zawsze pod ręką. Zapłaciliśmy, ale z pełną naiwnością, co zostało odebrane niemal za bezczelność, pozwoliliśmy sobie na pytanie:

– *Where is the ticket?*

– *Ticket? No ticket* – Odpowiedział i otworzył szlaban zapraszając nas do swojego kraju, który zgodnie z oczekiwaniami okazał się być dla nas wybawieniem.

Przed samym wjazdem do miasta Krajowa zatrzymaliśmy się na parkingu małej stacji LPG, tylko dlatego, że nasze auto nie dysponowało już wystarczającą mocą, aby wjechać na obwodnicę. Pracownik podszedł do nas od razu, jak tylko zajrzeliśmy pod maskę. Mówił dość dobrze po angielsku i od razu poinformował nas, że jego kuzyn jest najlepszym specjalistą od tych silników w okolicy i zaraz po niego zadzwoni. Po kilku minutach przyjechał na skuterze Kuzyn, był to bardzo sympatyczny starszy pan. Przywitał się i zajrzał pod maskę. Nie mówił po angielsku, jedynie po rumuńsku i francusku, więc pracownik stacji stał i tłumaczył. W międzyczasie przyjeżdżali klienci. Kolejka na stacji zaczęła rosnać, aż w końcu przyjechał jej właściciel, zwrócił uwagę pracownikowi i sam zajął jego miejsce jako tłumacz. Jeden z klientów zainteresował się sytuacją i też został pomagającym. W ciągu krótkiego czasu ilość mechaników wzrosła do czterech. Podzieleni byli na dwie grupy: tych, którzy winili aparat

zapłonowy i tych winiących gaźnik. Czas upływał, rozwinęła się dyskusja na inne tematy: Ceaușescu, Cioran, Wład Palownik, Cristian Nemescu etc. Podczas tych rozmów jednogłośnie doszliśmy do wniosku, że my-Polacy i oni-Rumuni jesteśmy prawie braćmi. Po czterech godzinach zdecydowano o przyczynie usterki, Kuzyn pracownika stacji przywiózł wykręcony ze swojego auta aparat zapłonowy *made in France*. Jego kopułka, wytopiona z przezroczystego kolorowego plastiku, robiła z niego bardzo ładne urządzenie – każdy z nas był pełen podziwu. Podczas doczepiania kabli do świec zauważyłem w Kuzynie zwątpienie i zastanowienie. Błędne podłączenie kabli mogło nas sporo kosztować. Otworzyłem książkę, która pokazywała zupełnie inne ich ustawienie, podałem mu ją z sugestią i pytaniem:

– Może powinniśmy zrobić tak jak jest na rysunku? – Kuzyn poklepał mnie po ramieniu i z uśmiechem na twarzy łamaną angielszczyzną odparł:

– *Lukasz, my friend, my brother. I am the book.*

Zostałem zauroczony tą gnostyczną metodą radzenia sobie z usterkami, więc nie śmiałem protestować. Kuzyn poprosił o odpalenie, silnik zastartował i bez problemów wszedł na właściwe obroty, uklonił się i powiedział krótko: – *merci*. Pożegnaliśmy się jak rodzina i ruszyliśmy w dalszą podróż. Jak tylko wjechaliśmy do Krajowy[jak odmienia się to miasto?] ezoteryczna wiedza naszego nowego przyjaciela zawiodła nas: źle podłączone kable musiały spowodować wysadzenie pokrywy od głowicy, dalsza podróż była niemożliwa. Trafiliśmy do największego w mieście serwisu i salonu Renault-Dacia „Redac”. Przez cztery godziny kilku mechaników naprawiało nasz wehikuł – wymienili wszystkie wadliwe części. W ramach zapłaty za cały serwis otrzymaliśmy jedynie komplet naklejek, które umieściliśmy na aucie, po czym udaliśmy się w kierunku słynnej Trasy Transfogarskiej. Jest ona, położona na wysokości 2034 metrów nad poziomem morza, uważana za jedną z najpiękniejszych górskich tras.

Miasta przez które przejeżdżaliśmy i domy, które mijaliśmy, robiły się coraz mniejsze, aż w końcu zniknęły wszelkie oznaki cywilizacji i pojawiły się lasy i góry – wjechaliśmy do Transylwanii. Położone w tym pięknym krajobrazie jezioro Vidraru wydało nam się idealnym miejscem, aby nad jego brzegiem rozłożyć namiot i spędzić noc. Moje w pełni pochłonięte pięknem myśli zostały zaburzone w momencie, gdy przechodzący wędkarz zwrócił nam uwagę, abyśmy uważali na niedźwiedzie, które zamieszkują las na pobliskim wzgórzu. Rozpoczęło się nasłuchiwanie i rozmyślanie, czy niedźwiedzie w tym rejonie i o tej porze roku są głodne.

Mniej więcej w połowie nocy przypomniał mi się tekst z wywiadu jaki przeprowadził Krzysztof Kąkolewski z Melchiorem Wańkowiczem, spisane podczas wielu długotrwałych

spotkań obu panów. Wańkowicz, będący już schorowanym starcem, podczas dyskusji na temat talentu najpierw uderzył w pierś siebie, a następnie Kąkolewskiego. Ten stwierdził, że ma silny cios, na co Wańkowicz odpowiedział: „Raz niedźwiedź trącił mnie końcem łapy. To dopiero siła”. Zdanie to wywołało u mnie zazdrość wobec bogatego doświadczenia reportażysty. Doświadczenie, które w dzisiejszych czasach jest niemal niemożliwe do zdobycia. Wspomnienie to zamieniło lęk w oczekiwanie – poczucie nadziei, które towarzyszyło mi do brzasku. Niedźwiedź nie przyszedł. O świcie okazało się, że na zboczu wznoszącego się nad nami wzgórza prowadzona jest wycinka drzew, która widocznie wypłoszyła zwierzęta. Spakowaliśmy się i udaliśmy na pobliski zamek Poenari, jedną z twierdz Włada Palownika, który jako członek powołanego do obrony chrześcijaństwa przed niewiernymi Zakonu Smoka odznaczył się wielką walecznością i okrucieństwem w walce z Imperium Osmańskim. W XIX wieku Bram Stoker – brytyjski pisarz i różokrzyżowiec – obdarował Włada Palownika długowiecznością tworząc postać Draculi – wampira z Transylwanii, co przyczyniło się do odnowienia jego legendy.

Dzisiaj zamek jest już ruiną, aby na nią wejść trzeba pokonać tysiąc czterysta osiemdziesiąt stopni, co dla wielu sprawia, że jest równie trudna do „zdobycia”, co sprzed wielu lat podczas wojen, bitew, czy też innych doświadczeń historycznych. Poza samym zamkiem degradacji uległ również stojący przed laty na straży cywilizacji zachodniej Zakon Smoka. Pozostały po nim jedynie karłowate jaszczurki oblegające stare mury twierdzy, jakby Zakon w uśpieniu oczekiwał... Czego? Opuściliśmy Transylwanię pozostawiając za sobą folklor i legendy rycerskie. Przed nami był już całkiem inny kraj – północna część Rumunii, która bardziej przypominała jedno z państw Zachodu.

Przejechaliśmy przez wioskę Rășinari, w której przyszedł na świat jeden z największych współczesnych filozofów - Emil Cioran. Do dzisiaj przesiadują tam miejscowi, o których pisał, że są repliką Raju, ludźmi, u których „upadek w materię” nie odznaczył się jeszcze w takim stopniu, w jakim dokonało się to na Zachodzie. Bardzo żałuję, że nie mogliśmy spędzić tam więcej czasu. Zaopatrzyliśmy się w swojski bimber i udaliśmy się w powrotną drogę do Polski.

„Złombol” jest z pewnością inicjatywą godną większej uwagi jako możliwość doświadczenia bardzo intensywnej przygody podróżniczej w relatywnie krótkim czasie. W ciągu kilkunastu dni urlopu można przebyć wiele kilometrów, podziwiać niezwykle miejsca i poznać interesujących ludzi, zarówno mieszkańców obcych krajów jak i innych uczestników rajdu. Ponadto używanie w tym celu starych samochodów stawia wyzwanie i urozmaica podróż. Prawdopodobnie nie uda nam się w ciągu zaledwie kilkunastu dni zgłębić kultury

odwiedzanych miejsc, ale bez wątpienia będziemy w stanie się nią zafascynować. Może nie będzie to miłość, ale przynajmniej zauroczenie.

Łukasz Chwałko

student specjalności Kultura i Media