

# Byłem w Polsce – 9

10 czerwca 2018

Chociaż wiele razy narzekałem i psioczyłem na podróże, niewygody, tłumy ludzi i nie wiadomo co jeszcze, to przecież bardzo lubię podróżować – a już najbardziej autem, albo truckiem. W każdym razie lubię jeździć a nie latać, bo latanie kompletnie straciło swój dawny czar i powab. Oczywiście, gdybym mógł latać pierwszą klasą i nie czekać w kolejkach, nie zdejmować butów, paska, skarpetek, nie przechodzić przez komorę rentgena i w ogóle nie być kontrolowanym, to pewnie miałbym zupełnie inne zdanie, ale tak nie jest, bo na takie luksusy po prostu nie mam pieniędzy.

Był jednak czas, gdy lotnisko, samoloty i daleki huk silników przyprawiały mnie o dreszcz emocji.

Pierwszy raz w życiu leciałem samolotem w 1959 roku z Rzeszowa do Warszawy. Byłem z moim ojcem, który miał coś w Warszawie do załatwienia i wziął mnie ze sobą w ramach imieninowego prezentu.

Ten lot z oczywistych względów pamiętam znakomicie. Bilet kosztował 199 złotych. To było dużo, a w porównaniu z biletem kolejowym, który na tej trasie wynosił niecałe pięćdziesiąt złotych bardzo dużo, ale podróż trwała tylko pięć kwadransów i była nieporównanie wygodniejsza niż tłoczenie się, w zadymionym do granic wytrzymałości płuc, wagonie kolejowym.

Budynek lotniska w Jasionce koło Rzeszowa lśnił wtedy nowością. Pasażerów było zaledwie kilkoro. Dwóch grubych panów, z teczkami na delegacji, jakaś starsza para no i my. Stewardessą była pani Elżbieta – młoda, elegancka dziewczyna z puklem siwych włosów nad czołem. Były cukierki, pledy na kolana i baaardzo dużo miejsca. Oczywiście palenie było dozwolone, panowie na delegacji palili swobodnie, popielniczki były pod ręką.

No więc takiego latania już nie ma i nie będzie, ale wspominam je przy okazji moich obecnych niechęci do lotnisk i samolotów.

Tak więc wolę autem niż samolotem. Zresztą zawsze lubiłem otwartą drogę i czułem się lepiej gdy mogłem kontrolować to jak szybko jadę, kiedy zwalniam, kiedy się zatrzymuję itd.

To wszystko wiąże się z naszą wycieczką do Kutna, ale nie tylko. Jeździliśmy bowiem w różne miejsca – ot, żeby się trochę rozerwać, coś zobaczyć, coś sobie przypomnieć. Polska wszędzie jest piękna i tak różnorodna, że na dobrą sprawę można przez wiele lat po niej jeździć i ciągle oglądać coś nowego.

Jest na polskich highwayach jedna charakterystyczna rzecz, co do której znowu mam mieszane odczucia. Chodzi o wielkie ekrany, czy ściany budowane wzdłuż drogi. Po obu jej stronach.

Nie wszędzie, ale na wielu, czasem bardzo długich odcinkach jedzie się jakby w korytarzu, który co prawda doskonale chroni przed bocznym wiatrem i tumanami śniegu, ale z drugiej strony działa trochę klaustrofobicznie. Przynajmniej na mnie. Zamknięcie z obu stron wywołuje u mnie jakiś niepokój, a przede wszystkim pozbawia widoku mijanych pól, miast i wiosek. A przecież jakżeż przyjemnie jest widzieć piękno szerokich krajobrazów! Nawet wtedy gdy jedzie się – wydawało by się – pustym krajem. Tak jest na przykład w centralnej Kanadzie kiedy to nieskończone, pszeniczne pola na dają oku żadnego oparcia. Nawet wtedy gdy aż po daleki horyzont nie widzi się ani człowieka, ani domu, ani drzewa... Nawet wtedy jest przyjemnie ! Można otworzyć okno trucka i odetchnąć świeżym powiewem, który idzie gdzieś z niezmiernych dali, z dalekiego interioru i poczuć się wolnym!

O ile ciekawiej mogłoby być w Polsce, gdzie zawsze jest na czym oprzeć wzrok. Niestety wielkie ekrany zasłaniają widok.

Mają tylu zwolenników co przeciwników. Nie ulega kwestii, że wspaniale blokują boczny wiatr, który dla truckerów jest zmorą

przeciwko której nie ma właściwie ratunku. Wiedzą coś o tym ci, którzy mieli nieszczęście jechać w Nowej Funlandii Trans-Canada Highway pomiędzy Cape Ray i St. Andrew's na północ od Port aux Basques, gdzie straszliwe boczne wichury przewalają się w poprzek drogi i przewracają, a właściwie zdmuchują nawet ciężko wyładowane trucki! Wiedzą coś o tym ci, którzy jeżdżą przez otwarte przestrzenie Wyoming i Montany, a także po kanadyjskiej stronie przez prerie Manitoby i Saskatchewan.

Nie ma – powtarzam – nie ma gorszej rzeczy niż boczny wiatr.

Jest w Ontario na Queen Elizabeth Way wysoki most zwany Burlington Bay Skyway, przerzucony przez Burlington Bay Canal. Otóż ten most jest szczególnie wystawiony na boczny wiatr, który wieje od jeziora. Jechać nim z pustą naczepą w burzliwą, wietrzną pogodę jest proszeniem się o złamanie karku. Miałem tam kiedyś parę chwil, których nigdy nie zapomnę. Straszły mnie potem w czasie niespokojnych snów. Budziłem się wtedy złany zimnym potem, a w uszach wył mi potępieńczy wichur, który zsuwa mojego trucka do bariery mostu!

Są takie chwile, i na szczęście nie ma ich wiele, o których chciałbym zapomnieć.

Jednym słowem wielkie ściany wzdłuż polskich autostrad są wspaniałą ochroną przed wiatrem i śnieżnymi zamieciami. Są jednak tacy, którzy mówią, że przez te wysokie bariery nie mogą przelecieć pszczoły czy inne owady i przez to cierpi równomierne zapylenie pól.

Nigdy o tym nie pomyślałem i nawet nie wiedziałem co pszczoły mogą a czego nie mogą zrobić, ale z takimi opiniami spotkałem się w rozmowach o tych wielkich ekranach.

Bardzo często przy takich rozmowach – a o tym wszystkim rozmawiałem z kierowcami na truck-stopie – nagle ni stąd ni zowąd zjawiał się demon jakiejś polityki.

– A, bo wszystko przez tego Tuska!

A inny, z ogniem w oku odpowiadał:

– Jakiego Tuska?! To Kaczor!

Ten zwariowany chocholi taniec wokół jakichś postaci, które dla jednych są wspaniałe, a dla innych diabelskie, potrafi być trucizną, która zatruje każdą rozmowę.

Zwykle przybiera to postać stwierdzenia, że teraz jest dobrze, lepiej niż przedtem, a jeśli teraz jest coś źle to i tak przedtem było stokroć gorzej, albo stwierdzenia odwrotnego, że teraz jest źle i z całą pewnością gorzej niż przedtem.

W takich sytuacjach bardzo trudno utrzymać spokój i racjonalny punkt widzenia.

W każdym razie gdy widziałem, że rozmowa na temat ochronnych ścian, dróg, trucków czy w ogóle transportu schodzi na niebezpieczny, tak zwany "polityczny" grunt, przezornie milczałem.

A drogi są wspaniałe. Jeździliśmy trzema głównymi autostradami. A-1 do Gdańska, A-2 do Poznania, A-4 z Wrocławia do Katowic, a także wieloma drogami pierwszej i drugiej klasy a nawet zupełnie bocznymi takimi jak na przykład ta podkarpacka z Sanoka przez Ulucz do Dąbrówki Starzeńskiej.

Zdaje mi się jednak, że bardzo odbiegłem od opowiadania o naszym wypadzie do Kutna. A o Kutnie – wiadomo – można powiedzieć tylko jedno "kto w Kutnie nie był, ten nie zna życia"!

Byliśmy więc tam parę razy, głównie dla odwiedzenia innej chorej i niedołącznej kobiety, która po kilku udarach jakoś się jeszcze trzymała, jeszcze mogła mówić a nawet obywać się bez karmienia. Znałem ją z dawnych czasów, gdy była piękna i młoda, podobna nieco do Claudii Cardinale, pełna życia i wigoru. Teraz, podczas naszych wizyt widzieliśmy daleki cień tamtej fascynującej kiedyś kobiety i żal nas ścisnął za

gardła.

I znowu sprawa opieki, pomoc sąsiadów, próby z Ukrainką, próby z pomocą społeczną, wreszcie decyzja – przenosiny do domu opieki czy pozostanie na własnych śmieciach.

Z Kutna wyjeżdżaliśmy późnym wieczorem, prawie w nocy – tak jak się wyjeżdża truckiem z obcego miasta, żeby uniknąć dziennego ruchu, korków i nieprzejezdnych ulic.

Polskie drogi! To one sprawiają, że czujemy się jakby bardziej patriotycznie, bo zbliżają, przypominają i łączą.

Gdy wspominam Polskę, widzę polskie drogi. Nie tylko te wspaniałe highwaye obramowane ekranami, z wielkimi znakami, reklamami i światłami. Nie tylko!

Tak, to prawda, że jadąc tymi nowymi autostradami odczuwałem pewną dumę. Niezasłużoną dumę, bo przecież nie miałem w ich budowie żadnego udziału, ale odczuwałem ją dlatego, że te drogi to były moje drogi, nasze i polskie i świadczyły o zamożności i prężności mojej Ojczyzny!

Byłem po dziecinnemu dumny, że można po nich szybko jechać, że przy zbliżaniu się do budek płatniczych wielkie znaki zwalniają prędkość aut do 120 km i zaraz do 110, potem 90, 60 i tak dalej! Zwalniałem wraz z innymi, ale moje serce łaskotała niesłychanie próżna myśl, że skoro te znaki zwalniają nas do 120 to ile szybciej mogliśmy jechać wcześniej! Ta próżność brała się z jakiegoś kompletnie irracjonalnego sposobu myślenia, że szybko znaczy dobrze, silnie, niezależnie i odważnie.

Nie raz i nie dwa słyszałem jak ktoś otwarcie szczycił się ilością mandatów, jakie otrzymał za szybką jazdę. Miało to znaczyć, że skoro tak szybko jeździ to nie jest jakimś “mommas boy” tylko jest “the MAN”!

Myślę, że prawie w każdym mężczyźnie drzemie coś takiego. Może czasami nieświadomiane, ale jest!

No więc polskie autostrady wzbudziły moje uznanie i w jakimś sensie umocniły mój patriotyzm, ale nie tylko one!

Ile by się przecież dało powiedzieć o tych mniejszych, czy całkiem małych, które wiją się wśród pól, czasem wspaniale złotych od kwitnącego rzepaku, jakie na przykład widzieliśmy jadąc z Kłodzka do Wrocławia? A ile o tych wysadzanych topolami, przez które miga zachodzące słońce, albo tych – najbardziej polskich – przy których rosną stare wierzby, poskręcane, garbate i w jedną stronę pochylone, ale jakżeż bliskie każdej polskiej duszy?!

Robiliśmy wycieczki w różnych kierunkach. Nie tylko do Kutna!

Tak jak wspomniałem odwiedziliśmy Trójmiasto, Hel, Poznań, Wrocław, Sudety i dalej Kraków, Zakopane, Krynicy, a także moje rodzinne strony na Podkarpaciu.

I wszędzie czar polskich dróg sprawiał, że czasami miałem wrażenie, że tych minionych lat nigdy nie było, i że ciągle jestem tamtym Marcinem, który przemierza polskie drogi w innym, odległym świecie. Mówię o moich wspomnieniach z dzieciństwa, potem młodości a także z końca lat siedemdziesiątych – gdy z racji pracy jeździłem po Kraju po najdalszych jego zakątkach.

Drogi w czasach mojego dzieciństwa to był uroczy horror, o ile w ogóle coś takiego istnieje.

Rzadko, która była asfaltowa. Na rzeszowszczyźnie większość z nich była co najwyżej bita, czyli nie miała żadnej twardej nawierzchni. Konie były w powszechnym użytku, a PKS miał do dyspozycji stare amerykańskie ciężarówki – głównie Studebakery, których skrzynie przykrywano dachem, wstawiano trzy twarde ławki wzdłuż i montowano metalową drabinkę, po której pasażerowie wspinali się do wnętrza. Środkowa ławka była podwójna, tak że siedziało się opierając o plecy tego, który siedział po drugiej stronie. Tak przygotowane ciężarówki nazywano “pakami”.

– Panie! A kiedy paka leci na Brzezów? – wołano.

– A gdzieś tak kole południa! – odpowiadano.

Przy wsiadaniu, konduktor którego jedynymi atrybutami urzędu była czapka i szczypce, którymi dziurkował kartonowy bilet, krzyczał co jakiś czas:

-Ludzie ta posuwajcie się do zadu! Posuwać się do zadu, do zadu!

Chodziło o to, żeby przesuwac się do samego końca i dać miejsce innym wchodzącym. Starano się brać wszystkich czekających, ale w zimie, gdy ludzie nosili grube płaszcze i kożuchy, miejsce kurczyło się zastraszająco szybko. Niemniej upychano bez miłosierdzia. Trzeszczały zebra, ludziom wychodziły oczy z orbit, ale pchano, bo wszyscy rozumieli, że każdy ma prawo wsiąść i pojechać do powiatu, czy gdzie go tam życie zmuszało jechać. Ci, którzy się nie dostali próbowali się wieszać metalowej drabinki, ale dla nich już miłosierdzia nie było i ściągano ich bez pardonu na ziemię.

Potem następowało uruchamianie silnika co w warunkach zimowych było wyzwaniem na miarę czasów. Silnik zapalało się korbą z przodu robiąc energiczne, szybkie obroty. Mróz, ciężka metalowa korba, ciężki kożuch na plecach i zgrabiące ręce nie pozwalały na wiele. Po paru bezowocnych podrywach korbę brał konduktor, a gdy in on się zmęczył do kroplistego potu, za korbę łapał się któryś z niedoszłych pasażerów, którego przed paroma minutami ściągnięto z drabinki. Teraz, głównie dla popisania się siłą, ujmował korbę i szarpał. Jeśli mu się udało i silnik zaskoczył miał zapewnioną jazdę i kierowca brał go w nagrodę do szoferki, na trzeciego, albo czasami na czwartego. Wytrzymałość tych ludzi na niewygodę zawsze była przedmiotem mojego najgłębszego podziwu.

Autorstwo: Marcin Baraniecki

Źródło: [Goniec.net](http://Goniec.net)