



Żukiem przez Karpaty

tekst i zdjęcia: Jacek i Kuba Jarosik

Przełęcz Stanisoara (1235 m n.p.m.)

Zaczęło się od braku gotówki i przemożnej chęci ponownego posiadania samochodu z napędem na cztery koła. Po wielu kalkulacjach zapadła decyzja: przebudujemy naszego Żuka. Proces był żmudny, długotrwały. W końcu pokonaliśmy problemy techniczne i formalne. Nasza maszyna została wyposażona w mosty napędowe uaza

A my postanowiliśmy pojechać. W trakcie prac często asystował nam nasz przyjaciel Jacek – Amigo. Amigo jest niepełnosprawny, porusza się na wózku. W trakcie długich rozmów zrodził się pomysł wyprawy, w której on również miał wziąć udział. Padło na Karpaty. Szeroko pojęte Karpaty – polskie, słowackie, ukraińskie, rumuńskie. Przed wyjazdem, w trakcie przygotowań, poszukaliśmy wsparcia rzeczowego. Na wyposażenie naszego auta wyprawowego uzyskaliśmy od firmy NEO narzędzia (sprawdziły się w „boju”), a od firmy Blue wyciągarkę Monthana 9500, która dzielnie nas wspomagała. Dobre serce braci off-roadowej pozwoliło też wyposażyc

(tylny z blokadą), motor mercedesa – rozwija moc ok. 120 KM (gaz/benzyna), reduktor i skrzynię uaza (trzy dni przed wyjazdem skrzynię uaza zamieniliśmy na skrzynię od mercedesa). Auto wyposażone jest również w wyciągarkę elektryczną Monthana 9500. Komfort podróży można porównać do samochodów klasy uaza. Mieści

w niezbędny ekwipunek naszego gościa Jacka-Amiga.

Plan był jeden. Jechać przed siebie, zobaczyć jak najwięcej, rozsądnie poszaleć na bezdrożach Ukrainy i Rumunii. Nadaliśmy wyprawie nazwę „Granice bez barier”. Mając na myśli granice między krajami, jak i te wewnętrzne, ludzkie granice i bariery dzielące ludzi sprawnych i niepełnosprawnych. Chcieliśmy wspólnie z Amigiem przekonać świat, że chłopak na wózku da sobie radę. Że nie straszne mu kilka tysięcy kilometrów w spartańskim samochodzie, że podoła życiu biwakowemu – namioty, gotowanie na ognisku, nocne chłody iienne upały,

w miarę wygodnie 5 osób plus ok. 1,5 m³ bagażu. Rozstaw kół sięga 180 cm. Tak pokrótce wygląda charakterystyka techniczna naszej wyprawowej terenówki. Reakcje znajomych na widok naszego auta wahały się od zachwytu po pełen sceptycyzm. Tych drugich było znacznie więcej. – Jak tym czymś gdziekolwiek pojedziecie?

mycie w rzece, pokonywanie trudów życia codziennego, jakże odmiennego od tego, do którego przywykł.

Wyjechaliśmy 2. lipca. Ekipę stanowiło pięć osób. Kuba – 17 lat, Aśka – 15 lat, Jędrzek – 13 lat, Amigo – 32 lata i ja – Jacek lat 51, ojciec trójki nastolatków. W drodze za granicę zajęliśmy na kilka godzin do Krakowa. Oprócz mnie cała czwórka nigdy nie widziała tego miasta. Wjechaliśmy na rynek starego miasta i zatrzymaliśmy się pod Sukiennicami. Nasze auto wzbudziło wielkie zainteresowanie turystów. Poszły w ruch aparaty fotograficzne i kamery. Kilkudziesięciu osobom tłumaczyliśmy dokąd jedziemy i o co chodzi w naszej

wyprawie. Zainterесowała się też nami krakowska Straż Miejska. Legitymacja inwalidzka Amiga rozвіiała wątpliwości. Życzono nam powodzenia i szerokiej drogi.

Po krótkiej wizycie w Starym Sączu „zapadliśmy” w sen w Dolinie Rostoki w Rytrze. Granicę polsko-słowacką przemknęliśmy w Mniszku. Obraliśmy kierunek na wschód i klucząc wśród wiosek rozrzuconych w słowackich Karpatach uparcie zmierzaliśmy do przodu. Tak bardzo uparcie, że w pewnym momencie odcinek ok. 150 m pokonaliśmy w rewelacyjnym czasie 3,5 godziny. Poszedł w ruch cały asortyment uzbrojenia: 4x4, reduktor, blokada, Monthana, hi-lift i trapy. W użyciu były łopaty, piła, siekiera. Po wydobyciu samochodu z metrowej dziury, w którą się osunął, trzeba było nadbudować kilka metrów „drogi”. Nasze prace inżynieryjne polegały na poszerzeniu do niezbędnego minimum ok. 2 metrów szerokości 120 cm garbu. Więc wycinaliśmy kołki, wbijaliśmy je w ziemię, układaliśmy kamienie, glinę, na to trapy i jakoś się udało. Później było jak po maśle... rozmoknięta glina. Górskimi szutrami, przez wioski malowniczo posadowione na zboczach, krętymi szosami, zmierzaliśmy w kierunku ukraińskiej granicy. Przejeżdżaliśmy przez wsie, których dwujęzyczne nazwy – słowackie i ukraińskie niezbitcie świadczyły o etnicznej różnorodności ich mieszkańców.

Słowacka pożegnała nas uśmiechem sympatycznej celniczki. Granica Unii Europejskiej i Ukrainy to inna bajka. Jakaś koszmar. Najpierw łysy facet w panterce



Ostly – wyglądały jak wielkie, pluszowe zabawki



Tradycyjna wiejska zabudowa – gdzieś w Maramureszu



Przełęcz Stanisoara (1235 m n.p.m.)



Przed chwilą straciliśmy tylną półoś

wyglądający na goryla mafijnego rozdawał jakieś dziwne kartki. Następnie 100 m dalej spotkanie ze strażą graniczną, która długo i wnikliwie wypytywała o cel podróży, czas trwania i próbowała ustalić, jaki to model mercedesa, którym podróżujemy. Po upływie ok. godziny znudzona i bezczelna pani celniczka widząc nasze paszporty spytała „Czewo?!“ Uprzejmie pani wytłumaczyłem, że chcielibyśmy przekroczyć granicę, w związku z czym jej obecność w procedurach jest niezbędna. Po kilku minutach nerwowego szukania w stosie papierów wręczono nam deklaracje celne, pełne idiotycznych rubryk typu: Czy przewozisz narkotyki, broń itp. Bardzo wnikliwie byliśmy wypytywani o środki płatnicze – jakie, ile. W końcu po uzyskaniu kolejnej pieczątki zostaliśmy odesłani do następnej budki, gdzie dostaliśmy pieczątkę na kolejnej kartce, którą trzeba było oddać jeszcze innej pani. Po spełnieniu tego świętego obowiązku przekroczyliśmy granicę Ukrainy.

Znaleźliśmy się w innym świecie. Dalekim od Europy. Pojazdy najróżniejszej maści i stanu technicznego z rykiem klaksonów, niekoniecznie używając kierunkowskazów wyprzedzały i omijały nas ze wszystkich stron. Jeżdżę samochodami ponad 25 lat i nagle poczułem się trochę nieswojo. Ale nikt nie mówił, że będzie łatwo. Wygląda na to, że ja też będę musiał przekroczyć jakieś granice i pokonać jakieś bariery. Stado półdzikich koni w centrum miasta – proszę bardzo, jak na zamówienie: Użgorod robi wrażenie. Zakup gazu LPG okazał się niemożliwy. W promieniu wielu

dziesiątków kilometrów nie ma ani jednego dystrybutora. Po zatankowaniu paliwa 95, bo lepszego nie było, „zagrały” nam zawory. Popsuło nam to trochę humor. Korekta kąta wyprzedzenia zapłonu zlikwidowała ten problem. Po chwili humor poprawił nam Kuba, który skrupulatnie wyliczył nam koszty tankowania. Cena litra benzyny 95 to niecałe 2.60 zł. – Ukraino – nadjeżdżamy.

Następnego dnia po pokonaniu kolejnego „pierewału” – przełęcz, późnym wieczorem wśród pól spotykamy samotnego wędrowca. Śmieje się do nas przyjaźnie machając rękami. Zatrzymujemy się. Okazuje się, że nasz wędrowiec wraca z kawiarenki internetowej z „pobliskiej” – odległej o 40 km wsi, a przed nim jeszcze kilkanaście kilometrów marszu. Po krótkiej rozmowie zapadła decyzja – zmieniamy marszrutę. Podwozimy internautę do domu, w zamian za nocleg. Wieczorem snuje długie opowieści o sobie, rodzinie i uporczywej walce z państwem ukraińskim o odzyskanie kilkudziesięciu hektarów ziemi. Do późnej nocy snuje swe opowieści Jan – King – Kobulej. King to przydomek, jaki sobie nadał, twierdząc, że jest królem swojej ziemi. Nawet w liście do Sądu Najwyższego Ukrainy użył przydomka, a w adresie zwrotnym podał „Ziemia Kobulej”. O dziwo w piśmie zwrotnym adres brzmiał: „Jan King Kobulej, Ziemia Kobulej 89-316 Pavlovo, Ukraina”. Wtedy w głowie „króla Jana” zrodził się szatański pomysł. By przekonać wszelkie odporne urzędy o istnieniu jego ziemi (ma dziesiątki papierów dokumentujących prawa własności), z różnych miejsc w kraju i za granicą wysłał do siebie puste koperty adresowane na „Ziemie Kobuleja.”

Następnego dnia „atakujemy” Połoninę Runę. Kilkunastokilometrowy podjazd wijącą się drogą, najpierw lasem, następnie przez małą wioskę, by wreszcie gęstymi, ostrymi serpentynami wspiąć się na wysokość ok. 1,5 km. Tu nasza maszyna dostała ostrą szkołę. Temperatura powietrza ponad 30 stopni. Momentami jechaliśmy na zredukowanej jedynce. Wskaźnik temperatury cieczy tuż przed czerwonym polem. Kilkakrotnie ciasne zakręty trzeba było „brać” na dwa razy. Mozolnie wspinając się górskim szlakiem mijamy się z ciężarówkami. Gazy, Urale, nawet Zisy, pełzną w dół wioząc na swych skrzyniach ładunkowych po kilkadziesiąt osób. To zbieracze jagód. W sezonie zbioru na połoninę wtacza się kilkadziesiąt pojazdów terenowych obładowanych ludźmi do granic możliwości. Na nasz widok kierowcy uprzejmie robili miejsce wbijając się swymi pojazdami w zarośnięte skarpy. My ze swej strony robiliśmy, co tylko możliwe, by nasze pojazdy zdołały minąć się na przysłowiową „grubość lakieru”. Każdorazowa mijanka łączyła się radosnymi okrzykami i gestami przyjaźni zbieraczy, którzy z zainteresowaniem przyglądali się naszemu autu.

W końcu dotarliśmy. Warto było. Widoki piękne. Tuż przed zachodem słońca połoninę zasnuły chmury. Wyładowania atmosferyczne powstające w niewielkiej odległości zmusiły nas do zjechań kilkaset metrów niżej. Spędziliśmy noc w samochodzie. Następnego dnia ok. 4 rano zbudził nas ryk silników. Kolumna ciężarówek powoli wspinała się na wierzchołek połoniny.



Tym razem „zmęczyła się” przesuwka blokady mostu



Idą zatankować – Użgorod – Ukraina



W drodze do Nowego Solonca

Włączyliśmy się w tę przedziwną karawanę. Wracaliśmy po zostawione wczoraj namioty. Jedziemy po urwiskach we mgle ograniczającej widoczność do kilku metrów. Zwijamy namioty rozstawione w sąsiedztwie ruin byłej sowieckiej bazy wojskowej. Wokół przemożna mgła, powietrze jest ciężkie, trudno oddychać. Gdzieś z dołu dobiega dudnienie silników pracujących na najwyższych obrotach, przez gęsty „tuman” ledwie przebijają się smugi światła wyłuskujących z nicości upiorne kontury betonowych budowli. Tu i ówdzie wśród mgły majączą dwumetrowe arcydzieła otulone muslinem pajęczyn, na których osiadły drobiny wody. Całość jest jakaś niezemska, nierealna, jakby z innego, równoległego świata.

Za kilka godzin mieliśmy trafić do innej baśni. Obraliśmy kierunek na Libochorę. Ale po kolei. Najpierw, po zjeździe z Połoniny Runy, wjechaliśmy do miejscowości o dźwięcznej nazwie „Turyi Remety”. Kilkadziesiąt kilometrów dalej, na placu którejś z mijanych wiosek, spotkaliśmy czeską wyprawę motocyklową. Sześć Dnieprów z bocznymi wózkami obładowanych niczym wielbłądy. Brodaci faceci, barczyste kobiety. Skórzane kombinezony noszące ślady ciężkich terenowych przepraw. Namówiliśmy ich na zdobycie Połoniny Runy. Nasza relacja o widokach i trudach wjazdu rozpałała iskierki w ich oczach. Po zatankowaniu maszyn ruszyli warcząca kolumną.

Nagle, w szczyrych polach zobaczyliśmy olbrzymie tablice informujące w cyrylicy, że zbliżamy się do granicznego punktu kontrolnego. Jakież było nasze zdziwienie, gdy okazało się, że na granicy obwodów Zakarpackiego i Lwowskiego funkcjonuje regularna placówka graniczna. Dwa „zielone berety” uzbrojone po zęby, podejrzliwe pytania skąd, dokąd, kontrola paszportów. W końcu szlaban poszedł w górę.

Kolejne kilometry drogi wiodącej do Libochory przerodziły się we wspomnienia asfaltu. Po następnych kilkudziesięciu kilometrach niebieski drogowca poinformował nas „Libochora 3”. Wioska, która po części jeszcze żyje w XIX wieku, leży w długiej, dwunastokilometrowej dolinie. Domy rozsiadły się po obu stronach potoku i na sąsiednich wzgórzach. Część z nich kolorowa, z malunkami na ścianach, niektóre były jakie, zapuszczone, wręcz wałące się. Są też nowe, murowane.



Cerkiew w Libochorze

Najbardziej malownicze i przyciągające oko są stare, jeszcze XIX – wieczne drewniane chałupy. Kryte gontem, słomą, porośnięte mchem, a nawet drzewkami. Zamieszkałe przez ludzi wespół z inwentarzem. Pośród tych chałup pobłyskują złotem hełmiastych kopuł cerkiewki. Droga, którą poruszaliśmy się, pełna dziur, kolein, ogromnych błotnistych kałuż, momentami ograniczała naszą szybkość do kilku kilometrów na godzinę. W pewnym momencie koryto leniwie płynącego potoku pełni rolę duktu.

Po dotarciu do krańca wsi (zabrało nam to ok. 1,5 godziny) zatrzymaliśmy się przy ostatnim gospodarstwie. Do samochodu podszedł starszy mężczyzna i zapytał o papierosy. Poczestowany głęboko zaciągnął się i zaczął pytać. Skąd, dokąd. Wyjaśniliśmy, że z Polski i że dzisiaj chcemy tu nocować. On na to, że jego matka była Polką i że jego dom jest naszym domem. Zaproszono nas do środka. „Czym chata bogata” – na stół trafiło mleko, słonina i kilka cebul, przed chwilą wyrwanych z grządki i skrupulatnie wytartych w marynarke nie pierwszej świeżości. Zrewanżowaliśmy się konserwami, żółtym serem i słodyczami dla dzieci. Podczas kolacji gospodarz opowiadał



Rodzina Romów – przedmieścia Sighetu Marmatiei

o swej pracy na Magadanie i o tym, że najlepsze lata swego życia poświęcił Związkowi Radzieckiemu. Po drugiej puszcze piwa znanej polskiej marki nasz gospodarz na swym barłogu zapadł w głęboki sen, my zaś spędziliśmy noc na świeżym sianie.

Ponieważ gościnność ukraińskich pograniczników była bardzo ograniczona – wpisano nam w paszporty czas pobytu 5 dni – byliśmy zmuszeni do przekroczenia granicy z Rumunią szybciej, niż to było zaplanowane. Rozpędziliśmy więc swoje 120 koni pokonując przełęcze i doliny. Oprócz malowniczych widoków podróż urozmaicały nam milicyjne punkty kontroli, tzw. „DAI”. Są to betonowe wartownie usytuowane na głównych drogach wyposażone w szlabany i kolczatki. Zawiadują nimi znudzeni do granic wytrzymałości milicjanci. Kierowca uzależniony jest od władczego gestu pana mundurowego. – Zatrzyma, czy łaskawie pozwoli przejechać? – Przez DAI nas przepuszczano. Zatrzymała nas tylko raz ukraińska „drogówka”. Z dużym zainteresowaniem przyglądała się naszemu autu. Poza tym było miło i z uśmiechem. Na granicy znowu „szopki”, pan celnik za wszelką cenę chciał znaleźć numery ramy

naszego żuka i za cholerę nie mógł zrozumieć, że numery w tym wehikule są umieszczone w bardzo dziwnym miejscu, bo na przodzie ramy. Szukał ich w nadkolach i pod maską, nie reagując na moje tłumaczenia. W końcu poddał się.

Rumunia przywitała nas uśmiechem pograniczników i ulewnym deszczem. Pierwszy nocleg spędziliśmy w sąsiedztwie nowo powstającego monasteru. Niesamowitym przeżyciem były dźwięki, które dobiegły z dzwonnicy o zachodzie słońca. Był to transowy rytm wybijany przez mnicha. Brzmiało to jak uderzenie drewnianymi pałeczkami w wydrążony pień. Następnie odezwały się dzwony. Po chwili wśród stłumionych dźwięków gasnącego dnia dały się słyszeć głosy modlących się mnichów. Rytuał powtórzył się o wschodzie słońca. Przemykaliśmy przez wioski wzdłuż ozdobnych płotów i bram chroniących drewniane domostwa. Tu i ówdzie, z dala od osad widywaliśmy koczowiska Cyganów. Byle jakie szalasy sklecone z byle czego, mała furka, wychudzony konik. Czasem grupka kilkuletnich dzieci żebrząca przy drodze. Później był Maramuresz – górskie serpentyny, ścieżki leśne z trudem

mieszczące samochód, podjazdy korytami potoków. Kontakty z miejscowymi ograniczały się do prostych komunikatów z obu stron, zawsze były jednak serdeczne i przyjazne. Pewnego wieczora napotkani drwale widząc nasze przygotowania do biwaku zasugerowali, byśmy nie spali w namiotach – w okolicy widywano niedźwiedzicę z młodym. Noc spędziliśmy w samochodzie.

W drodze na Bukowinę po przeprawie przez rzekę Moldovę obserwowaliśmy przez kilka minut czarnego bociana. Później w jednej z dolin leśnych zdemolowaliśmy układ wydechowy. W pewnym momencie okazało się, że koryto potoku „wchłonęło” znaczną część tego, co było leśną ścieżką i dalsza jazda jest niemożliwa. W trakcie zawracania stało się. W ruch poszedł hi-lift, wciągarka, trapy. Udało się częściowo wyprostować wydech. Drut zastąpił gumowe wieszaki – jedziemy.

Bukowina. Polskie wioski – Pojana Mikuli, Nowy Solonec i malutka, spinająca je, posadowiona na przełęczy malownicza Plesza. Do Pleszy wjechaliśmy ok. godziny 22. Na dźwięk naszych rozmów wokół samochodu zgromadziło się kilka kobiet. Z niekłamym zainteresowaniem wypytywały skąd jesteśmy. Następnego dnia o świcie, tuż za wioską przez kilka minut obserwujemy wilka. Najprawdopodobniej jest to hybryda wilka i psa. Takie podejrzenie nasuwa charakterystyczna biała plama na karku niespotykana u wilków europejskich. Naszą obserwację kilka godzin później potwierdzają lokalni pasterze. Zjeżdżamy do Solonca. Droga tylko z nazwy jest drogą. Przy wadze naszego pojazdu ok. 3,3 tony i jego wysokości zjazd z przełęczy wymaga dużego zaangażowania kierowcy oraz pilota. Najgorszy odcinek drogi pokonaliśmy. Przed nami odcinek szutrowej serpentyny. Wyłączam reduktor, włączam trójkę – licznik wskazuje ok. 70 km/h. Samochód sunie ciągnąc za sobą tuman kurzu. Kuba krzyczy: dziura! ja na to: wiem! jeszcze raz słyszę: dziura!! i wtedy dostrzegam w tym pięknym szutrze dziurę średnicy ok. 80 cm. Kierownica w prawo-przód przeszedł obok. Gaz do dechy, kierownica w lewo – tył przeszedł. Hamowanie. Wyszliśmy popatrzeć. Tylne koło przeszło po samej krawędzi, a głębokość leja to ok. 2,5 metra. O mały figiel wycieczka skończyłaby się. By ostrzec następnych, w dziurę włożyliśmy suchego świerka, a na nim zawisły woreczki foliowe.



Wspomnienie XIX wieku – Libochora



Wysokie Tatry – Słowacja

Kolejną noc spędziliśmy w towarzystwie sympatycznych pasterzy owiec. Wzajemne poczęstunki i muzyczne popisy rumuńskich pasterzy. Następnego dnia postanowiliśmy wrócić do Pleszy. Tuż przed celem, na jednym ze skalnych podjazdów straciliśmy tylną półosią. Rozległ się huk i samochód zaczął się zsuwać do tyłu. Przednie koła nie były w stanie pociągnąć ciężaru po sypkim gruncie. Szczęśliwie hamulce zablokowały koła. Chwilę później, wspomagany wyciągarką, przez blisko 20 minut – wśród kłębow dymu palących się opon nasz samochód pokonywał kolejne metry wzniesienia. 200 metrów wyżej, we wsi podsumowaliśmy straty: ukręcona prawa tylna półoś, powyrywany bieznik przednich kół.

W trakcie przeglądu technicznego naszego auta od strony Nowego Solonca nadjechała grupa kilku samochodów terenowych z Polski. Pierwszy z nich zatrzymał się, wymieniliśmy uprzejmości. Co się stało? – zapytali. Ukręciliśmy półoś – padła odpowiedź. – Aha, w bagażniku takiej nie mamy. I ruszyli. W międzyczasie kolejny samochód ominął nasze auto przejeżdżając po rozłożonych narzędziach. Zginęli w tumanach kurzu... Szczęśliwie

mamy zasięg. Rozmawiam telefonicznie z Szymonem Milimetrem i Adamem Sasem. Szymon zorganizował półoś, Adam zgodził się dostarczyć ją przy okazji swej wyprawy do Rumunii. Po 3 dniach mieliśmy półoś. W międzyczasie robiliśmy wycieczki po okolicy posługując się przednim napędem wspomaganym zblokowaną sprawną półosią.

Po zamontowaniu dostarczonej półosi okazało się, że padła przesuwka blokady. W Pojanie Mikuli rozbieramy tylny most. Obserwuje nas lokalny mechanik – Polak. Z niedowierzaniem słucha naszych zapewnień, że za dwie godziny stąd odjedziemy. Odjeżdżamy po dwóch godzinach i 15 minutach. Podążamy szlakiem wyprawy Adama. Trochę według mapy, trochę na „czuja”. Przejeżdżamy przez ciche wioski, przed domami na ławeczkach siedzą ludzie, przyjaźnie machają do nas rękami. Wjeżdżamy do Malini. Jest już ciemno, ośrodkami życia są tu maleńkie, jasno oświetlone knajpki, przed którymi majaczą sylwetki koni zaprzęzonych do furmanek. Zwierzęta zniecierpliwione oczekiwaniem nerwowo potrząsają głowami, podgryzają okoliczne rośliny.

Szukamy zapowiedzianych znaków-niebieskich worków foliowych. Kilkakrotnie przed maską wybiegają nam konie, parę kilometrów dalej z ciemności leniwie wylania się stado krów. Nagle wśród serpentyn leśnych szutrów w świetle reflektorów dostrzegliśmy niebieskie folie. Po kilku kilometrach następne, po następnych kilometrach następne. Wreszcie znaleźliśmy obozowisko. Przywitały nas uniesione w górę kciuki. O wschodzie słońca podziwialiśmy widoki z pobliskiej przełęczy Stanisoara (1235 m n.p.m.). W takich chwilach zapomina się o całym świecie. Przed nami roztacza się wspaniały widok. Chmury pod nami przypominają wzburzone morze, a wierzchołki gór porośniętych lasem wyspy. Panującą tu ciszę przerywały tylko pasące się kilkaset metrów dalej krowy i owce. Około 9 nabo kawalkadą 7 samochodów pojechaliśmy w dół. W miasteczku okazało się, że Jeep Tacka stracił pióro w resorze. Zostaliśmy z Tackiem, reszta pojechała. Lokalny mechanik dokonał transplantacji. Dawcą pióra była Dacia.

Po spotkaniu z resztą grupy pożegnaliśmy się z wyprawą Adama i pozostaliśmy na

biwak w malowniczej dolinie. Później był nocny rajd po szosach Bukowiny i Maramureszu. Zapewniam was, że taka podróż potrafi podnieść poziom adrenaliny we krwi. Odcinki przyzwoitego asfaltu – zachęcające do szybkiej jazdy – urywające się gwałtownie, szutry, chwilami gładkie i równe, to znów pełne kolein i garbów. Gliniaste niecki, serpentyny nad urwiskami bez barier i elementów odbaskowych, a do tego pędzący na złamanie karku rumuńscy kierowcy, którzy skracają światła drogowe dopiero po włączeniu 3 reflektorów umieszczonych na dachu naszego auta. Do tego wszystkiego trzeba dodać wałęsające się po drodze krowy i konie lub jadącą nieoświetloną furmankę. Ostatniego dnia, zmierzając do granicy węgierskiej, zobaczyliśmy na drodze aro z przyczepą, w której urwało się koło i bezradnych dwóch Rumunów. Przydał się nasz hi-lift i lewarek. Sami też padamy ofiarą pechowej techniki. W Maramureszu padło główne pióro przedniego prawego resora. Podłożenie paska gumy i naciągnięcie resora pasem transportowym pozwoliło przejechać blisko 1500 kilometrów i wrócić do domu

Przejeżdżamy przez Węgry. Po raz kolejny przekonuję się, że to bardzo dziwny kraj. Jedziemy ok. 200 km. Nie ma parkingów. Wszędzie płoty i druty. Chcieliśmy coś zjeść. W Tokaju w Karczmie Rakoczego i następnym przydrożnym zajeździe, w kraju słynącym ponoć z wykwintnego jadła, proponuje się hamburgera, hot-doga i pizzę – mrożonki z lodówki odgrzewane w mikrofalach. Był jeszcze jeden zajazd, tuż przed słowacką granicą, gdzie niestety nasze finanse skapitulowały.

Na Słowacji spędziliśmy noc pod gołym niebem u stóp zamczyska w Spiskim Podgrodziu. Potem był przejazd przez Wysokie Tatry. Fascynujące krajobrazy słowackich Tatr zubożały po stracie dolnego regła. Po przejściu huraganu krajobraz wygląda jak po Meteorycie Tunguskim. Tysiące hektarów, które kiedyś były lasem, teraz straszą karczami, kikutami połamanych drzew i niedobitkami tego, co pozostało. Lokalna Apokalipsa.

Przejeżdżamy Łysą Polaną. Jesteśmy w Polsce. Tatry zostają w tyle, przed nami Pieniny. Część ekipy – Amigo, Aśka i Jędrzek płyną przełomem Dunajca. Noc spędziliśmy

w Jaworkach. Następnego dnia załatwiliśmy przejazd przez rezerwat Biała Woda. Przy okazji wjechaliśmy na okoliczne hale Małych Pienin. Na jedną z nich Amigo wszedł pieszo podziwiając widoki. Szukaliśmy śladów łemkowskiego osadnictwa. I tak się skończyła podróż drogami i bezdrożami Karpat.

Nasz przyjaciel Amigo nie był tylko pasażerem, w miarę swoich możliwości i umiejętności brał czynny udział w wyprawie. Udzielał się w pracach wyprawowej kuchni, pomagał w naprawach, „robił” za tłumacza, prowadził „dziennik pokładowy”. Jego specyficzne poczucie humoru i bardzo dobry kontakt z ludźmi pozytywnie wpłynęły na atmosferę w naszej grupie. Dzielnie spisała się również nasza maszyna. Awarie, które nam się przydarzyły zaliczamy do wkalkulowanego ryzyka. Wybierając się na wyprawę zdawaliśmy sobie sprawę z trudności, jakie napotkamy podróżując jednym samochodem. Potraktowaliśmy to jako wyzwanie. Wspólnie przekraczając granice, przełamaliśmy wiele barier. Już w drodze powrotnej, gdzieś między Częstochową a Tczewem, zaczęliśmy myśleć o nowej wyprawie. Może by tak wrócić nad Bajkał? Tym razem na własnych czterech kołach? ■



Zachód słońca – przełęcz Paltinis (1355 m n.p.m.)