

Tomasz Domaniewski



BAJDY

NA RESORACH

Seria „Autentyków” to seria „książek ludzi ciekawego życiorysu”. Książki te, różne w formie, mają jedną cechę wspólną: są zawsze świadectwem autentycznych losów ludzkich, stanowią próbę literackiego przekazu osobistych doświadczeń i przeżyć. Są więc one jednocześnie rodzajem literackiego dokumentu — jakby osobistym, prywatnym komentarzem do tych spraw i przeobrażeń, jakie były udziałem naszego społeczeństwa na przestrzeni ostatniego pięćdziesięciolecia.



BAJDY NA RESORACH

ISIPRY

Pamiętam, jak zaraz po powrocie do Polski wydelegowany zostałem, jako redakcyjny ekspert od tych spraw, na pierwszy powojenny Rajd Samochodowy Polski. Skąd się tam zebrało prawie sto samochodów — nie jestem w stanie wyjaśnić. Proszę również nie żądać ode mnie wyjaśnienia, w jaki sposób większość z nich dojechała do mety, po objechaniu całego sporego państwa prawie dookoła. Jakieś stareńkie Ople-Olimpie, Aera, wojskowe jeepy z UNRRA, bliźniaki naszego Volkswagena, wcale nie w lepszym stanie, Adlery, wysłużone Chevrolety, Polskie Fiaty — cały przedwojenny park samochodowy. Mazurek jechał wtedy na blaszaku, przy czym widywano go wyłącznie na starcie i na mecie — na trasie nigdy go nikt nie widział. Podobno stale gdzieś w opłotkach reperował swój pojazd i wykonał tym sposobem trzykrot-

nie kapitalny remont. Rychter, sławny Rychter, oczywiście na Chevrolecie...

No i Ripper, nieśmiertelny Jan Ripper, rzecz prosta na Bugatti, jeszcze tej starej, sprzed wojny, którą jakimś cudem uchował przez okres okupacji. Do owej Bugatti Ripper posiadał trzy różne karoserie: jedną wyścigową, drugą sportową, a trzecią wytworną, salonową, którą woził klientów do ślubu. Zależnie od okoliczności, na podwoziu montowany był odpowiedni model. Na Rajd Polski Ripper uznał, że należy wybrać się modelem „pour le sport”.

Była to jednostka dwumiejscowa z tym, że z tyłu miała odchylaną klapę, w którą zmieścić się mogła jeszcze jedna osoba. Osobą podróżującą z tyłu był niejaki Kazek, chłopak warsztatowy, którego jedynym zadaniem w czasie rajdu było udawanie stojaka. Tak, właśnie stojaka. Rzecz w tym, że Bugatti poruszała się na bardzo chudych wprawdzie oponach, ale za to o olbrzymiej średnicy. Takich opon w ogóle już wtedy chyba nie wyrabiano. Ripper wygrzebał więc skąd się dało kilkanaście dosłownie gum — starych, zdartych i sparciałych — aby nie zabrakło po drodze. Nie było tych gum gdzie podziać, więc Ripper nakładał je na Kazka, któremu widać spod nich było tylko uszy.

Wyglądał jak żywa reklama Michelina.

Z przodu były dwa miejsca, ale Ripper nie musiał być z racji misternej postury liczony jako pełna osoba. Jechaliśmy więc w trójkę: on, jego małżonka i ja, wylewając się jak piana z kufła przez burty. Dla jakiegokolwiek zmiany pozycji trzeba było stawać.

Przez dwa etapy jechałem z Ripperem. Cóż to była za jazda! Zaczęliśmy zresztą nieśpiesznie: Jasio zdecydował po starcie, że czasu jest mnóstwo i w związku z tym należy umyć brudny samochód, nie wypada

bowiem dojeżdżać do Opola takim wycieruchem. Umyliśmy go więc. Bardzo dokładnie. Następnie został troskliwie wytarty i starannie wypolerowany. Świecił się z więcej niż wschodnim przepychem, ale czas leciał.

Wreszcie ruszyliśmy. Ripper jechał spokojnie, bez specjalnego pośpiechu po krętych drogach Dolnego Śląska. Gdzieś w rejonie Krzyżatki dogoniliśmy autobus PKS-u. Sygnał, drugi sygnał, przeciągły sygnał — nic. Autobus nie ustępuje z wąskiej drogi. Ripper zajęcza mu pół metra za odwłok, pali reflektory, gra na klaksonie — nic. Autobus snuje się wolniutko środkiem wąskiej szosy i nie daje drogi. A przecież musi nas, psi syn, widzieć na zakrętach, musi słyszeć sygnał!

Ripper robi się powolutku czerwony, niebieski, siny, a wreszcie fioletowy na twarzy. Czas leci, a my tak już z pięć kilometrów jesteśmy blokowani. Ripper mówi najrozmaitsze ciekawe rzeczy o kierowcy i jego powiązaniach rodzinnych, coraz bardziej się pompuje złością, coraz piękniej fioletowieje. W końcu autobus jednak staje na przystanku — Ripper wyprzedza, skręca w prawo i hamuje, zastawiając całą szosę długą Bugatką, po czym wyskakuje, wyciąga korbę spod siedzenia i pędzi do szoferki. Widzę, jak tam podskakuje, wywija korbą i coś peroruje...

Z pięć minut trwał odczyt — żałuję, że słyszałem tylko fragmenty. Wreszcie Jasio podciągnął rezolutnie spodnie i wrócił do wozu. Nie całą jednak złość udało mu się wypluć na kierowcę. Kończył jeszcze po drodze.

Teraz zaczęliśmy jechać na serio. Ripper nareszcie zainteresował się zegarkiem, oraz ilością kilometrów, które mieliśmy do przejechania. Przeliczenie wypadło fatalnie, ale Jasio jest bez trwogi i zmazy: jakkolwiek będzie — zasuwamy na całego.

I rzeczywiście! Szosa nie bardzo się nadawała do jazdy, ot wyboista boczna szutrówka. Po pierwszych paru kilometrach miałem wrażenie, że auto się rozleci na drobnutki śrubki. Ale się nie rozleciało — rozleciała się natomiast opona. Omal nie zrzuciło nas w rów. Jeszcze samochód się ślizgał, a Ripper już wyciągał spod siedzenia podnośnik, klucz, łyżki i zapasową dętkę. Zerwał z Kazka nową oponę, pękniętą cisnął w krzaki i w niebywałym tempie przemontował koło. Kazek wziął się za pompę, a jednocześnie Ripper przykręcał koło. Nie trwało to dłużej niż trzy minuty...

Znów jedziemy. Jeszcze szybciej; Bugatti zatacza się na zakrętach, wyprzedzamy jakieś ciężarówki tuż nad rowem, poboczem — wiatr pogwizduje, a ja nie tylko patrzę na zegarek i licznik...

Paff! — następna opona zamieniła się we frędzle. Jeszcze chyba szybsza zmiana gumy, a następnie jeszcze chyba szybsza jazda. I znów wystrzał opony... i znów!

Pięć razy zmienialiśmy gumy do Opola. Kazka coraz lepiej było widać zza stosiku, którego zmniejszanie się Ripper śledził z niepokojem. Spóźniamy się przeszło pół godziny — prawie osiemset punktów karnych. To już nie do odrobienia, ale Ripper jakby teraz się dopiero zawziął. Zaczyna siąpić drobny deszczyk. Zakurzona droga zamienia się w błotnistą rzeczułkę.

— To dobrze — powiada Ripper — bo gumy nie będą tak trzaskać, a ja jestem dobry na błoto.

I rzeczywiście. Trzymam się kurczowo drzwiczek, szyby przedniej, siedzenia. Bugatti skacze na wybojach, wyje głucho na wirażach, bo Jasio jedzie na całego. Czwórka nie ciągnie — ładuje trójkę; trójka za mało — dwójkę. Drętwieje mi po kolei wszystko, a jednocześnie zwyczajnie się boję. Samochód tańczy

po szosie jak oszalały, ślizga się, zatacza na wirażach, niebezpiecznie blisko przemyka obok przydrożnych przyzm kamieni, z wyciem sygnału wyprzedza wozy konkurencyjne.

Do wszystkiego się jednak można przyzwyczaić. Ochłonawszy ze strachu, mogę spokojniej ocenić wspinałą technikę jazdy mistrza. Te poślizgi są w każdej fazie kontrolowane — te wyprzedzania o włos są ściśle wyliczone. Ripper idealnie panuje nad maszyną. Tylko błoto leci na wszystkie strony...

— Jasiu, nie bądź taki Ripper — powiadam mimo wszystko.

— Kraków — odpowiada krótko. — Trzeba trzymać fason. A i do Zakopanego muszę wjechać jak za dawnych czasów...

Rzeczywiście, wjeżdżamy z fasonem. Numer daleki, a na mecie jesteśmy jedni z pierwszych. Witają nas skandowane okrzyki „Ripper! Rip-per!” Tak jak przed ćwierć wiekiem prawie. Jak podczas Wyścigów Tatrzańskich.

Nie, nie dziwię się, że Jasio starannie przecierał ślepkę na mecie.

Takie to były historie w tych pierwszych, powojennych latach. Jeździło się na rajdy na własnych samochodach, na własnej benzynie i za własne pieniądze kupowało wikt. Startowało się nie po to, żeby wygrać, lecz po to, aby po prostu wyżyć się za kierownicą. Byle defekt nie oznaczał rezygnacji — punktem honoru było dojechanie do mety.

I nie wiem dlaczego — mimo że w tych czasach było nierównie mniej samochodów, a szczególnie samochodów osobowych, prywatnych — na rajdy zgłaszało się więcej zawodników niż w dwadzieścia lat później, kiedy to motoryzacja w Polsce zaczęła się szerzyć jak zaraza.

Przecież Ripper, Rychter, Mazurek — to byli już starsi panowie. Że też im się chciało telepać po szosach, śpieszyć się na punkty kontroli czasu, ścigać...

Postanowiłem sprawdzić, co w tym się kryje — postanowiłem sam zażyć narkotyku. Byłem jeszcze młody...

x



Tomasz Domaniewski urodził się w Warszawie w 1920 r. Karierę dziennikarską rozpoczął jeszcze przed wojną. Wojnę spędził w kraju, był członkiem AK, zaś po Powstaniu Warszawskim znalazł się w obozie jenieckim na zachodzie. Po powrocie do Warszawy w 1947 r. zajął się ponownie pracą dziennikarską, publikując jednocześnie swe pierwsze prace literackie. Od najmłodszych lat po dziś dzień zajmuje się sportem motorowym, uczestnicząc w wielu rajdach motocyklowych i samochodowych, będąc jednocześnie działaczem społecznym Polskiego Związku Motorowego.

W roku 1951 napisał wraz z Michałem Sumińskim powieść żeglarską pt. „Druga wachta”, w roku 1955 wydał tom opowiadań pt. „Biały cień”, a w roku 1968 „Wspomnienia szydery”.