

Andrzej i Marcin Szałańscy  
Załoga Nr 29 Rajdu Leopoldis  
Grand Prix z 2013 roku  
[andystan382@wp.pl](mailto:andystan382@wp.pl)

Rozalin dnia 27 czerwca 2013 roku

Szanowni Państwo !!!

Pragnę Was uprzejmie poinformować o wydarzeniu niezwyklej wagi, mającym znaczący wkład w rozwój wymiany kulturalnej, pomiędzy organizacjami automobilowymi polskimi i ukraińskimi na kanwie rywalizacji sportowej, w postaci udziału licznych załóg polskich w wyścigu samochodów zabytkowych Leopoldis Grand Prix, mającym miejsce we Lwowie w dniach 21 do 23 czerwca 2013 roku. Z tego to właśnie festiwalu – wyścigu przedstawiam Państwu jako jego uczestnik, własną relację i proszę o jej przekazanie i rozpowszechnienie w miarę posiadanych możliwości a także proszę o ewentualne uwagi jeżeli coś zostało pominięte lub jeżeli Państwa zdaniem coś należy skorygować lub w jakimś zakresie uzupełnić.

„Tylko we Lwowie”

W dniu 30 stycznia tegoż roku, dżdżystym i mokrym z powodu panującej odwilży popołudniem, wracałem z pogrzebu S.P. Pawła Kamińskiego autem wraz z Romanem Gawędą i Grzegorzem Soboniem, przedstawicielami Automobilklubu Lubelskiego. Zatrzymaliśmy się w małej przytulnej kawiarence i postanowiliśmy trochę powspominać przy kawie oraz zakreślić jakieś plany na najbliższą przyszłość. Wtedy to z ust Grzegorza padła propozycja - „ Andrzej a może pojechałbyś z nami do Lwowa”. Wiedziałem, że Romek i Grzegorz wcześniej już byli we Lwowie na Leopoldis. Byłem trochę zaskoczony tą propozycją, gdyż widziałem album fotograficzny z tego rajdu i powiedziałem wprost, że oczywiście chętnie ale moim zdaniem mój pojazd , nie może konkurować z tak wspaniałymi maszynami jakie oglądałem na fotografiach. Nadto jestem przecież nowicjuszem w tej branży a tam udział biorą same stare wygi z wieloletnim doświadczeniem w uczestniczeniu i prowadzeniu różnych rajdów i wyścigów. Nadto ja osobiście jestem zwolennikiem rajdów turystycznych i ściganie się moją „ babcia ” uważam za nie wskazane. Na tym sprawa się jakby zakończyła ale w kwietniu przyjechałem do Lublina na wystawę motoryzacyjną i kolega Grzegorz mimo nawału obowiązków, związanych z organizacją i przeprowadzeniem wystawy, znalazł dla mnie chwilę i tym razem już bardziej stanowczo wywodził, że jednak mimo wszystko powinienem się skusić na wyjazd do Lwowa.

W tym czasie już z mojej strony zapadła decyzja, że na przełomie kwietnia i maja pojedę wraz z moją ukochaną małżonką Krysią na rajd Nekl - Praga – Bratysława – Nekl ( 2 300 km ) i bardzo nie zobowiązująco zadeklarowałem, że ruszę do Lwowa ale tylko pod warunkiem, że pomyślnie ukończę rajd nekielski. Po powrocie z Nekli, gdzie otrzymałem w Bratysławie z rąk Konsula RP puchar za najstarszy pojazd uczestniczący w rajdzie (Warszawa M-20 z 1958 roku ) oraz także na mecie tegoż rajdu, otrzymałem puchar Prezesa Europejskiego Rajdu Syren i Warszawy , stan techniczny mojego pojazdu , po przejechanej trasie rajdu nekielskiego można było określić jako bardzo dobry i ta właśnie okoliczność była języczkiem u wagi, przekonywującym mnie, mimo zaistniałej trudnej sytuacji rodzinnej, do podjęcia decyzji o wyjeździe do Lwowa. W tym miejscu należy powiedzieć osobom nie mającym rozeznania w sportach samochodowych, że wyścigi lwowskie w latach 20 – tych i 30 – tych ubiegłego wieku cieszyły się prestiżem porównywalnym do współczesnych wyścigów Formuły I w Monte Carlo. We Lwowie startowali bowiem najwybitniejsi prekursorzy sportów samochodowych a po bruku lwowskim jeździły najwspanialsze i wtedy najszybsze samochody tamtej epoki.

W tym kontekście rzecz ujmując miałem niebywałą tremę i zarazem strach jak ja to wszystko ogarnę i czy podołam takiemu wyzwaniu ?

Nie zwlekając, bo czasu zostało wbrew pozorom mało, zacząłem od kompleksowego przeglądu i serwisu „babci” z wymianą oleju w silniku i naprawą drobnych usterek. Następnie zrobiłem listę rzeczy niezbędnych do zabrania oraz zakreśliłem koncepcję wystroju na konkurs elegancji a w tzw. międzyczasie, wraz z synem Marcinem zaczęliśmy czyszczenie, mycie, polerowanie chromowanej biżuterii i sprawdzanie wszystkiego po kolei w naszym aucie.

Do godzin wieczornych środy 19 czerwca auto było przygotowane do drogi a ilość zapakowanego bagażu i wyposażenia auta w narzędzia i części zapasowe, wskazywała na to, że znacznie zostało przekroczone planowane zabranie tylko rzeczy niezbędnych.

We czwartek pobudka o piątej rano, śniadanie, kanapki na drogę i o godzinie 06.01 wyjazd w kierunku Tarczyna. Przy wyjeździe z bramy pozdrawia nas sąsiad Andrzej a Sołtyska wsi Rozalin Pani Agnieszka z daleka macha nam ręką. W Tarczynie tankowanie na ful i przez Białobrzegi, Kozienice, Puławy do Lublina pod siedzibę PZM. Jedziemy spokojnie z miarowym i regularnym pomrukiem dolnozaworowego, 50- cio konnego motoru, o pojemności skokowej 2120 cm<sup>3</sup>. W Lublinie na parkingu już jest wiele załóg i spory tłum ludzi. Jakaś ekipa telewizyjna kręci swój materiał, podchodzi do mnie z mikrofonem redaktor Polskiego Radia, któremu udzielam krótkiej informacji. Robię kilka zdjęć zabytkowym aparatem foto Weltaflex (lustrzanka dwuobiektywowa 6 x 6 cm, z 1955 roku, produkcji niemieckiej). Następnie współorganizator rajdu ze strony Automobilklubu Lubelskiego Pan Grzegorz Soboń przeprowadza krótką odprawę, z której wynika, że dalej każdy we własnym zakresie ma jechać do kolejnego punktu zbiorczego w miejscowości Bełżec. Pierwsza wyrusza grupa kilku aut litewskich z Wilna. Za nimi kolejno wyruszają pozostałe załogi. Po przejechaniu zatłoczonego Lublina, za jego rogatkami sytuacja się stabilizuje. Jest piękny słoneczny dzień, droga jest w miarę dobra a widoczność doskonała. Jedziemy non stop do Zamościa, Tomaszowa Lubelskiego, przejścia granicznego i miejscowości Rawa Ruska, gdzie stajemy na rynku a tam wita nas Mer Miasta z licznie przybyłymi mieszkańcami. (Nadmienię, że granicę przekraczaliśmy już jako zorganizowana grupa i mieliśmy „zapalone bardzo mocne zielone światło” zarówno po stronie polskiej jak też ukraińskiej. Funkcjonariusze ukraińscy w osobach pięknych kobiet w mundurach, wręczają nam proporzec z napisem, z którego wynika, że patronują nam władze jednego z urzędów ministerialnych Ukrainy.) Pani Mer Rawy Ruskiej, oficjalnie wita uczestników rajdu tak przemiłymi, serdecznymi i ciepłymi słowami, że aż się nam serce ściska w piersiach. Słuchając słów powitania i rozglądając się wokół zebranych osób na chwilę zapiera nam dech ze wzruszenia, a kiedy jeszcze w powietrzu unosi się echo ostatniego słowa powitalnego, zrywają się spontanicznie, gromkie oklaski i wiwaty w podziękowaniu za tak przemiłe i gorące powitanie uczestników Leopoldis, jadących z Polski, Litwy i Czech. W tym miejscu już można gołym okiem dostrzec staranność ekipy organizatora ukraińskiego, ubranych w koszulki klubowe, którzy sprawnie kierując ruchem, formują kolumnę marszową pojazdów rajdowych, prowadzoną przez oznakowany samochód. Z Rawy Ruskiej udajemy się wprost do Lwowa a po tej około 60-kilometrowej trasie, witają nas liczne grupy dzieci, młodzieży i dorosłych, którzy nas spontanicznie pozdrawiają. Na rogatkach Lwowa przejmują naszą kolumnę radiowóz ukraiński, zaś na każdym większym skrzyżowaniu ulic stoi funkcjonariusz drogówki i czuwa aby nasza kolumna dalej jechała bez przeszkód i we właściwym kierunku. W pewnym momencie kolumna dzieli się na trzy grupy – laweciarze jadą na duży parking przy stadionie, druga grupa jedzie do hotelu Grand a nasza do hotelu Lwów. Wszystko jak do tej pory idzie sprawnie przy wzorowej organizacji gospodarzy.

Wyjaśnić należy w tym miejscu, że wyścigi samochodowe we Lwowie zostały reaktywowane jakiś czas temu, kiedy pozwoliły na to warunki geo – polityczne i gospodarcze, zaś od kilku najbliższych lat Leopoldis jest organizowany w ścisłej współpracy klubów ZAZ – Kozak z Ukrainy i Automobilklubu Lubelskiego, którego mam zaszczyt być członkiem.

Uważam, że w tym miejscu nadszedł stosowny moment aby przedstawić twórców i promotorów umacniania i propagowania współpracy na polu kulturalno – edukacyjno – historyczno – motoryzacyjnym, pomiędzy motorowymi organizacjami ukraińskimi i polskimi.

Oczywiście nie sposób wymienić wszystkich nazwisk osób, uczestniczących w tym programie ale muszę wspomnieć o Panach : Włodimir Kułynycz Prezes AFK „ZAZ Kozak” i Dyrektor Festiwalu, Roztocki Wasyl - Komandor festiwalu, Bandrowski Semen - Główny Komisarz Wyścigów Płaskich i wiceprezes ZAZ Kozak.

Ze strony polskiej należy przedstawić Pana Doktora Romana Gawędę Prezesa Sekcji Pojazdów Zabytkowych Automobilklubu Lubelskiego oraz jego zastępcę bezpośrednio odpowiedzialnego za realizację i przygotowanie Leopoldis po stronie polskiej Pana Grzegorza Sobonia, Radnego miasta Lublin.

W charakterze uczestnika imprezy i obserwatora z ramienia PZM brał udział w Leopoldis Pan Stanisław Keck z Główniej Komisji Pojazdów Zabytkowych PZM.

To właśnie dzięki przeogromnemu zaangażowaniu tych osób w sprawę pogłębiania współpracy polsko – ukraińskiej, ich niezwyklej determinacji , wykazywanej przy pokonywaniu różnych przeszkód i barier, skutecznemu usuwaniu kłód, zruczanych pod ich nogi na wspólnej drodze wzajemnej współpracy, przez licznych sceptyków i defetystów, możemy dzisiaj już mówić o ich przeogromnym sukcesie i znacznym wkładzie ich pracy w przedmiocie konstruktywnego zbliżenia Polski i Ukrainy a tym samym i do pełniejszej integracji Ukrainy z Unią Europejską. W kuluarach Leopoldis bowiem krążyły jednoznaczne opinie, doświadczonych uczestników różnych imprez rajdowych, stwierdzające, że tegoroczna impreza była zorganizowana wzorowo pod względem logistycznym, jej oprawa artystyczna była niezwykle i przebogata, hojność sponsorów była nadzwyczaj szczodra, ilość załóg polskich, ukraińskich, czeskich i innych była jak dotychczas najliczniejsza i wynosiła ponad 150, zaś temu całemu bractwu przyglądały się ciągle nieprzebrane rzesze ludzi, oglądających pojazdy ustawione na Prospeckie Swobody. Tym samym tegoroczny Leopoldis w opinii jego uczestników jest największą i zarazem najperfekcyjniej zorganizowaną imprezom spośród wszystkich, dotychczas organizowanych. Można nawet zaryzykować twierdzenie, że tym razem organizatorzy „Leopoldis Grand Prix na torze „Trójkąt Lwowski” przeszli samych siebie i co więcej ze wzorowym ładem, porządkiem , spokojem i zegarmistrzowską precyzją, trzymali pieczę nad festiwalem od startu do mety i do powitania uczestników aż do ich pożegnania. Chylę zatem czoła przed organizatorami rajdu i składając stokrotne podziękowania raz jeszcze wielce gratuluję im osiągniętego niebywałego, spektakularnego sukcesu jakim w moim odczuciu bez żadnych wątpliwości, okazał się tegoroczny Leopoldis.

Wracając do meritum sprawy, dalej należy opisać Leopoldis od strony organizacyjnej w ujęciu dokumentalnym i kronikarskim, co spróbuję uczynić poniżej.

W piątek po odprawie wyruszamy w asyście policji z hotelowego parkingu na Prospekt Swobody, gdzie ustawiamy auta. Prospekt jest po obydwu stronach krawężnika, odgradzony metalowymi, przenośnymi barierami zaś od przodu aut, organizatorzy sprawnie stawiają metalowe słupki i łączą je pomiędzy sobą długim łańcuchem. Pośrodku ulicy, pomiędzy zaparkowanymi autami jest pas wolny, po którym chodzą zwiedzający i przejeżdżają pozostałe pojazdy, biorące udział w imprezie. W pierwszej kolejności ulicę od strony gmachu opery, zajmują najstarsze pojazdy, dalej młodsze a na końcu ulicy ustawia się grupa rekonstrukcyjna ukraińska, prezentująca samochody i motocykle wojskowe oraz sprzęt i umundurowanie militarne, w przeważającej większości z okresu II wojny światowej. Parkujemy naszą „garbatkę” obok olbrzymiego hangaru namiotowego, w którym jest obszerna scena z możliwością wjazdu pojazdem , podium dla orkiestry , stoły i ławy dla kilkuset osób oraz świetnie zaopatrzone bufet. Na górnej kondygnacji zlokalizowano po obydwu stronach namiotu ogromną restaurację , zarezerwowaną tylko dla uczestników rajdu. Tam zasiadamy do wspólnej kolacji i zabawy z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę. Namiot i jego scena mają niesamowicie gromkie nagłośnienie a na olbrzymiej scenie cały czas coś się dzieje. Konferansjerzy prezentują załogi rajdowe, rozgrywane są różnorakie konkursy, cały czas gra orkiestra lub występuje jakiś zespół - od czasu do czasu przez scenę przejedzie jakieś zabytkowe auto. Atmosfera artystyczno – piknikowo - sielankowa . Przez namiot hangar przewijają się non stop setki osób w grupach, pojedynczo i całymi rodzinami.

*Podchodzi do mnie w pewnej chwili Pan Kazimierz pilot jednego z krakowskich pojazdów i zaczyna opowiadać dawne dzieje, bowiem jest on rodowitym Lwowianinem. Jego rodzina przez wiele pokoleń mieszkała we Lwowie aż do 1946 roku, kiedy to on i jego rodzice zostali deportowani do Polski w okolice Krakowa.*

*Kiedy po przeszło 50 latach stanąłem ponownie przed oknem swojego rodzinnego budynku, ucałowałem przydomowy bruk ze wzruszenia - mówi. Patrząc na podwórko, które pamiętam z dzieciństwa nie zapanowałem nad emocjami i wszedłem po kamiennych, wysokich i krętych schodach pod drzwi lokalu, w którym dawniej mieszkałem. Nacisnąłem przycisk przy drewnianej solidnej futrynie i usłyszałem znajomy ton gongu – opowiada dalej Kazimierz. Po chwili masywne dębowe drzwi otworzyły się i za progiem, naprzeciw wzruszonego Kazimierza stanął jakiś starszy pan. Patrzyli na siebie chwilę po czym Kazimierz witając gospodarza i przepaszając za niespodziewane najście , wyjaśnia, że kiedyś tu mieszkał z rodzicami, którzy nauczali w pobliskim gimnazjum a w zasadzie to tutaj się urodził i musiał zobaczyć to miejsce po wieloletniej rozłące. Starszy pan z powagą słucha opowieści Kazimierza a kiedy ten zrobił pauzę dla złapania oddechu, gospodarz wykonuje ręką zapraszający gest , mówiąc „ praszę zachadzić”. Kazimierz wszedł do mieszkania , rozejrzał się wokoło i wydawać się mogło, że czas zatrzymał się w tym miejscu i nie chce za nic na świecie ruszyć się dalej do przyszłości. Kazimierz zadumał się głęboko i pyta sam siebie – jawa to czy sen. Te same klepki na podłodze, kontakty na ścianach i żyrandole na sufitach. Ta sama kuchnia węglowa a przy niej żona gospodarza. Chyba te same stół, kredens i krzesła a i szafa też jakby znajomo wyglądająca. A dalej to już były tylko długie długie wspólne rozmowy i wspomnienia . Od tej pory a minęło już ponad dziesięć lat od tego pamiętnego wydarzenia jak tylko jestem we Lwowie składam zapowiadaną wizytę swoim sympatycznym przyjaciółom – mówi Kazio. Wiesz wczoraj wieczorem też ich odwiedziłem i cieszę się , że zobaczyłem ich ponownie w dobrym zdrowiu a i chyba ubyło mnie trochę lat jak sobie czasy dzieciństwa przypomniałem, oglądając stare znajome kąty.*

Po tych słowach udajemy się razem na plac przed operę , gdzie mamy się zebrać w celu odbycia wycieczki turystycznej po Lwowie. Czekają już na nas profesjonalny przewodnik Pani Krystyna. Oprowadza ona nas po rynku i okolicy i w niezwykle interesujący sposób opowiada o miejscach, które zwiedzamy.

Mamy bardzo mało czasu więc zwiedzamy świątynie grekokatolicką, prawosławną, ormiańską, arsenał miejski, kamienice na rynku i cały czas wsłuchujemy się w słowa naszego przewodnika, który opowiada nam o niezwykłej historii Lwowa.

Nasz przewodnik akcentuje i podkreśla wielokrotnie , że Lwów zawsze od kiedy istniał był miastem wielonarodowościowym i słynął z niezwykłej tolerancji, która była fundamentem jego rozwoju, sukcesów gospodarczych i dobrobytu mieszkańców.

W pewnym momencie ktoś stwierdza, że skoro i tak nie mamy szans zwiedzenia całego miasta , to pojedźmy zobaczyć Cmentarz Łyczakowski. Pani Krystyna tłumaczy, że tego nie było w planie, zatwierdzonym przez organizatora a na sam cmentarz jest bardzo daleko, zaś droga przez zakorkowane miasto, z uwagi na wyłączenie kilku ulic z ruchu na czas Leopoldis nie będzie łatwa. Ale nasza grupa, coraz liczniejszymi głosami prosi o udostępnienie możliwości zwiedzenia cmentarza a na dodatek pada propozycja, wynajęcia autokaru, gdyż okazuje się , że chętnych jest dość dużo. Pani Krystyna nieco zakłopotana odchodzi na stronę i wykonuje kilka telefonów do swoich przełożonych . Po paru minutach podchodzi do nas z informacją, że teraz idziemy zgodnie z planem na obiad a po obiedzie zbiórka przed gmachem opery i przejście do autokaru, który zawiezie nas na Łyczaków i z powrotem. Dodam, że w tym czasie zapanował we Lwowie niesamowity upał i żar z nieba lał się strumieniami na nasze głowy. Po obiedzie wiara równym krokiem doszła do autokaru, zajęła w nim miejsca a kiedy kierujący autobusem włączył silnik, wszyscy z ulgą poczuli chłód z klimatyzacji. Droga na Łyczaków choć może nie była długa ale zakorkowane ulice Lwowa sprawiły, że jechaliśmy wolno a nasza Pani przewodnik umilała nam podróż, ciekawymi opowieściami o znaczniejszych w historii Lwowa wydarzeniach, związanych z miejscami, które aktualnie oglądaliśmy przez okna naszego autokaru.

Nie wiedzieć kiedy, zajechaliśmy na parking przed Cmentarzem Łyczakowskim i szybko przekroczyliśmy bramę nekropoli. Tam zaraz za bramą zaproponowałem naszej grupie zrobienie wspólnej fotografii aparatami zabytkowymi tj. wspomnianą wcześniej Weltą i Zorką 4 z 1967 roku. Grupa przytaknęła na moją propozycję, którą skonsultowałem wcześniej z naszym przewodnikiem i przystąpiłem do wykonywania zdjęć mając obawy liczne, czy wyjdą. W chwili, kiedy piszę tę relację negatywy są już wywołane, zrobione są odbitki próbne i każdy z uczestników wycieczki, który się ze mną skontaktuje może zażyczyć sobie odbitkę z tej kliszy.

Zaczynamy zwiedzanie nekropoli od grobów słynnych i zasłużonych zmarłych i jednocześnie z ust naszego przewodnika płyną niezwykle ciekawe i przejmujące opowieści o życiu, zasługach, sukcesach i dramatach, pochowanych na Łyczakowie zmarłych. Patrzymy na groby i słuchamy opowieści o życiu, karierze i pracy Gabrieli Zapolskiej, Władysława Bełzy, Marii Konopnickiej, Stefana Banacha, Juliana Ordon, Artura Grottgera, Iwana Franki, Honoraty Borzęckiej i wielu wielu innych. Następnie udajemy się na część cmentarza, gdzie spoczywają w pokoju Orłęta Lwowskie i inni liczni bohaterowie walki o wolność i tolerancję Lwowa. Obok kwater poległych żołnierzy polskich, zlokalizowane są mogiły żołnierzy ukraińskich. Pamiętam jak wiele zawilości, towarzyszyło Prezydentom Polski i Ukrainy, kiedy w 2005 roku wspólnie otwierali oni Cmentarz Orłąt Lwowskich i Memoriał Ukraińskiej Armii Halickiej. Z perspektywy minionego czasu należy jednak zaakceptować obecny stan faktyczny, bowiem zapewnia on spoczywanie w spokoju zmarłym a żywym umożliwia nawiedzanie grobów i kultywowanie pamięci o wielkich i zasłużonych dla kraju naszych przodkach. Sam zaś fakt, że mogiły polskie i ukraińskie są posadowione obok siebie tak jak nasze kraje na mapie Europy, należy odczytywać w obecnym czasie jako duży i właściwy krok w kierunku zbliżania nas wszystkich do europejskich stanów. Z drugiej zaś strony pamiętając o naszej trudnej historii musimy wspólnie czuwać aby nigdy więcej nie dopuścić do eskalacji sąsiedzkich waśni, skutkujących tak tragicznymi epizodami jakie znamy już tylko z przeszłości, oraz także nie możemy wspólnie zezwolić, aby ktoś kiedykolwiek na jakiegokolwiek nekropoli, ośmielił się urządzić wysypisko śmieci, w taki sposób jak to zrobiono na na części Cmentarza Łyczakowskiego, po zakończeniu II wojny światowej. Zapalamy znicze na kwaterach, wracamy do autokaru i udajemy się na Prospekt Swobody do naszych aut. W hangarze namiotowym tłumy – występ ma tam przez długi czas popularny ukraiński zespół muzyczny.

Stoję przy otwartym aucie, ktoś pyta o jakieś szczegóły, inny chce fotografować wnętrze, z inną grupą wdaję się w polemikę, dotyczącą parametrów technicznych auta, jakaś młoda pani prosi o zajęcie miejsca przy kierownicy w celu zrobienia sobie fotografii, odpowiadam na liczne pozdrowienia i przyjazne gesty. Tak mija godzina za godziną. Nagle głośniki w hangarze milkną, patrzę na zegarek (Pobieda z 1969 roku 15- kamieniowa) dochodzi druga w nocy. Spoglądam w perspektywę Prospektu i widzę dalej przemieszczające się grupy ludzi. Lwów nocą nie zasypia. Miasto wciąż mimo późnej pory nocnej żyje dalej swoim miarowym, wesołym i przyjaznym rytmem.

Postanawiam udać się na spoczynek do hotelu. O szóstej rano ponownie staję przy aucie. Chcę sfotografować babcię na szerokim obrazku w perspektywie kamienic Prospektu ale cóż to, na Prospekcie znowu gromadki zwiedzających, które przemieszczają się i jakby się robiły coraz liczniejsze. No cóż ze zdjęcia nic nie będzie bo za duży tłok na ulicy. Ale nagle widzę plamy na aucie. W nocy trochę pokropiło i deszczyk rozpuścił kurz uliczny. W bagażniku mam płyny i odpowiednie ścierki. Myję, pucuję, czyszczę. Nagle patrzę na przeciwległą stronę ulicy i na balkonie I piętra widzę jak ktoś stoi i fotografuje moje auto. Podchodzę bliżej i wołam „*przepraszam Pana najmocniej a czy ja mogę wejść na ten balkon i też zrobić zdjęcie*”, tu unoszę w rękach obydwa zabytkowe aparaty, tak aby były one widoczne dla właściciela balkonu, patrzącego na mnie z góry trochę dziwnym wzrokiem. Po chwili namysłu Pan z balkonu, wykonując gest ręką mówi - „*dawaj na wierzch*”. Pędzę na górę po schodach, a tam przed szeroko otwartymi drzwiami już czeka na mnie właściciel miejsca na balkonie.

Podajemy sobie ręce jak starzy znajomi, przedstawiamy się sobie i Jura prowadzi mnie na balkon pełen pięknych kolorowych kwiatów doniczkowych. Patrę w lewo na zabytki od strony gmachu opery, patrę w prawo w perspektywę Prospektu i wzdycham z zachwytem - o jejku ale wizura. Rozstawiam statyw na nim mocuję Welte i porażka - jak obniżę statyw w obiektyw wchodzi mi balustrada balkonu, jak podwyższę statyw, to nie mogę zobaczyć z góry aparatu matówki z kadrem. Kolega Jura widzi, że coś nie idzie po mojej myśli i pyta czto słuczyłość ? Odpowiadam potrzebny mi jest taboret. Moment i Jura wręcza mi solidny, dość wysoki, stabilny taboret. Teraz ja z kolei kombinuję jak ustawić statyw i taboret aby nie zaszkodzić balkonowemu kwiecieniu. Jakoś wymanewrowałem i ustawiłem statyw z aparatem oraz mebel. Robię kilka ujęć i za chwilę słyszę z dołu głos kolegi Ryszarda z Kielc – Andrzej mnie też cyknij. Dobrze ale muszę obrócić aparat na statywie i przestawić na drugą stronę taboret. Nie jest to do końca wykonalne, bo mogę podeptać kwiatuszki . Stawiam więc taboret z boku , jedną nogą stając na taborecie a drugą na balustradzie balkonu. Robię serię zdjęć w akrobatycznej pozycji, ryzykując upadkiem i połamaniem kości ale przecież prawdziwa pasja wymaga poświęceń. Ostrożnie schodzę z taboretu, odstawiam go w bezpieczne miejsce , zabieram sprzęt i ewakuuję się z mieszkania Juryja w pośpiechu, bo wyczuwam podświadomie, że chyba i on także musi opuścić lokal. Ledwie poukładałem sprzęt i ogarnąłem auto nadchodzi czas odprawy i wyjazdu na parking, zlokalizowany w pobliżu linii startu. Teraz w kilku słowach opiszę stronę organizacyjną samego wyścigu. Organizatorzy zgodnie z ustaleniami regulaminu FIVA Międzynarodowa Federacja Aut Zabytkowych i FIA Międzynarodowa Federacja Samochodowa, podzielili uczestników na siedem grup : „A”-samochody sportowe , wyprodukowane do 1946 roku, „B” - samochody nie sportowe, wyprodukowane do 1946 roku, „ C ” – samochody nie sportowe, wyprodukowane po 1946 roku, „D” Samochody sportowe , wyprodukowane po 1946 roku, „E” - Zaporozec ZAZ 965, „F” – Wyścig wolny i „G” – motocykle.

Tak więc wraz z synem Marcinem, startowaliśmy naszą Warszawą M-20 z 1958 roku w wyścigu „C”. Słowo Wyścig należy w tym miejscu sprecyzować i wyjaśnić, bowiem organizatorzy na pętli lwowskich ulic Witowskiego, Stryjskiej, Gwardyjskiej i Witowskiego tzw. „Trójkąt Lwowski” o długości 15,205 km (5 okręgów ), ustawili znaki zakazujące przekraczania określonej prędkości, dopuszczając na poziomym odcinku ulic prędkość 40 km/h, pod strome wzniesienie pozwolili jechać 50 km/h , zaś zjazd w dół możliwy był przy 30 km/h. Co więcej organizatorzy zaskoczyli uczestników wyścigu tym, że do każdego pojazdu zamontowali radiometryczny nadajnik GPS, skonfigurowany z komputerem. Za pomocą tej nowoczesnej elektroniki sędziowie mieli dokładną, udokumentowaną informację o prędkości każdego pojazdu w danym momencie. Zasada była prosta, kto przekroczy dozwoloną prędkość o 10 km/h ten jest zdyskwalifikowany, zaś wygra ten, który wykona przejazd uzyskując najbliższy czas, wynikający z zadanej prędkości znakami drogowymi. Dla jadących w wyścigu „C” czas ten został określony na 1400 sekund. Zatem w tym przypadku nie szybkość dawała zwycięstwo a precyzja i dokładność przejazdu przez zadaną trasę z ustaloną przez organizatorów prędkością.

W oczekiwaniu na swoją kolej kibicujemy tym, którzy startują przed nami i wymieniamy z innymi uczestnikami uwagi i poglądy. Po parkingu chodzą liczni kibice i pasjonaci dawnej motoryzacji. Znowu odpowiadamy na pytania, pozdrawiamy, rozmawiamy z wieloma osobami. Nagle ktoś zwraca się do mnie w ojczystym języku i przedstawia się jako pracownik Konsulatu Generalnego RP we Lwowie.

Dostaję do swojej książki pamiątkowej piękny wpis i otrzymuję informację, że konsulatus oficjalnie nie został powiadomiony o przybyciu do Lwowa załóg polskich. Nadto pracownicy konsulatus , wyjaśniają mi, że placówka we Lwowie jest największa w Europie i dziennie wydaje obywatelom ukraińskim do 2 000 wiz Schengen, co wymaga ogromnego nakładu pracy ale nasi pracownicy zdają sobie sprawę , że ich ciężka i stresująca praca w przyszłości na pewno zaowocuje głębszą , szerszą i pełniejszą integracją Ukrainy z UE.

Tak na marginesie, wspominając Bratysławę to jest miło jak na terytorium innego państwa Konsul RP jest zaproszony na jakieś spotkanie z uczestnikami rajdu. W tym miejscu uczulam swoich klubowych przełożonych, aby następnym razem nie zapomnieli wysłać stosownego zaproszenia do Konsula RP we Lwowie.

Dalej skierowano nas na wyznaczone miejsce startowe na środku ostatniej trójki za jeszcze dwoma samochodami. Sygnał startowy, ryk motorów i przekraczamy linię startu a już za pierwszym zakrętem, okazuje się , że wszyscy ostro pognali do przodu a my jedziemy na samym końcu. Podpowiadam synowi - wolniej, redukcja do dwójki, pełen gaz pod górę , trójka na na wierzchołku wzniesienia i 40 na prostej. Za szybko noga z gazu. Kierowca Marcin wtedy mówi - *” tato ale jak jadę poniżej 40 km/h, wskazówka prędkościomierza skacze od zera do czterdziestu”*. No to łap synu średnią wychyłu wskazówki i tak trzymaj. Przed nami w zasięgu naszego wzroku jechała ukraińska Pobjeda. Jak tylko przekroczyła ona linię mety, usłyszeliśmy wystrzał jak z „Kałasznikowa” i z prawego przedniego koła wydobyły się gwałtownie kłęby białego dymu. Zjechaliśmy z toru, oddaliśmy urządzenie GPS i pytam pilota Pobjedy, co się stało, czy potrzebna jest gaśnica. Nic nie to tylko tormozy (hamulce) . Zjeżdżamy na parking, coś jemy, rozmawiamy. Za jakiś czas podchodzą do nas Pan Władysław z Krakowa i kolega Ryszard, który mówi „Andrzej pożycz mi swój stoper, bo własnego nie zabrałem”. Rysiu ale ja nie mam żadnego stopera. Jak to nie masz? No to w jaki sposób tak równo jechałeś, bo mierzyliśmy twoje czasy stoperem w telefonie. Ja na to , że to przecież jechał mój syn Marcin, obserwując tylko dokładnie wskazania prędkościomierza w aucie. Panowie dziwnie na mnie spojrzeli i oddalili się bo za chwilę sami mieli startować w ostatnim wyścigu, gdzie jechały najstarsze pojazdy.

Po jakimś czasie może było to 40 minut, podchodzi do nas organizator i prosi o wjazd na specjalnie przygotowane podium, oraz powiadamia nas , że mając najlepszy czas, zajęliśmy I miejsce w wyścigu „C”, za nami czerwony Sab z Rzeszowa i ukraińska czarna Wołga GAZ-21 z jeleniem na masce. Wjechaliśmy na pudło, zostaliśmy przestawieni przez spikera publiczności, otrzymaliśmy gromkie prawa i znowu zjechaliśmy na parking a potem zwartą grupą ponownie ulicami Lwowa pojechaliśmy na Prospekt Swobody. W tym miejscu muszę zaznaczyć, że lwowskie ulice wyłożone są w przeważającej większości kamienną kostką brukową , która pamięta jeszcze czasy, kiedy Lwów był poddanym Cesarza Franciszka Józefa i pełnił funkcję stolicy Galicji w prowincji Cesarstwo – Królewskich Austro – Węgier.

Ustami najstarszych uczestników Leopolis, rozprowadane są wieczorami przy kolacji różne legendy, sugerujące , że po tym lwowskim bruku mogli spacerować lub też jeździć takie sławy dawnej motoryzacji jak Vaclav Laurin , Vaclav Klemet, Stirling Moss, czy nawet nawet sam Ferdynand Porsche. Zatem stan faktyczny nawierzchni lwowskich ulic jest jak w czasach międzywojnia, co oznacza, że tor wyścigowy zachował się z oryginalnymi wybojami i kocimi łbami bez żadnych przeróbek i kapitalnych remontów. Łza w oku się kręci jak to kiedyś solidnie drogi budowano a u nas jak dzisiaj wybudują drogę to jutro wymieniają jej nawierzchnię. Ustawiamy pojazdy ponownie na Prospekcie Swobody i oczekujemy na uczestników rajdu Pekin – Paryż, którzy niebawem pojedynczo nadjeżdżają i z trudem pokonują zatłoczony liczną publicznością kilkuset metrowy odcinek Prospektu. Widać utrudzone drogą pojazdy takie jak Dodge, Bentleye, Pankardy , Mercedesy i Land Rouvery z przełomu lat 50 -tych i 60 -tych ubiegłego wieku. W autach tych zasiadają załogi z U.S.A , Australii, Nowej Zelandii i Wielkiej Brytanii. Pojazdy te mają silniki szóstki rządowe , szóstki i ósemki V o pojemnościach od 3.5 do 8 litrów i wyposażone są w urządzenia GPS, telefony satelitarne, radiostacje UHF dalekiego zasięgu. Nadto posiadają one dodatkowe zbiorniki na wodę i na paliwo oraz przeważnie wyposażone są w więcej niż jedno koło zapasowe. Na twarzach członków załóg tych pojazdów wyraźnie objwiają się trudy przebytej drogi i widać na ich licach ogromne zmęczenie. Mimo to uśmiechają się do pozdrawiających tłumów.

Dalej uroczysta kolacja, przemówienia oficjeli, wręczenie zwycięzcom pucharów i nagród przez samego Pana Gubernatora Obwodu Lwowskiego, muzyka, zabawa, trochę tańca, rozmowy przy stolikach i około godziny pierwszej w nocy głośniki milkną. Idziemy do hotelu a na Prospekcie widzimy przechadzających się mieszkańców Lwowa. Rano o godzinie szóstej znowu pobudka i na Prospekt a tam już od rana tłumy oglądających.

Auto trochę przybrudzone po wczorajszym wyścigu więc wyciągamy z synem przybory oraz akcesoria do mycia i znowu pucujemy auto. Powrót do hotelu kąpiel, śniadanie, ubiór z epoki i na prospekt a tam już coraz większe i liczniejsze rzesze oglądających.

Ostatnie poprawki, odprawa, oczekiwanie na swoją kolej prezentacji w konkursie elegancji i nagle trzeba uruchomić auto a żaden z nas nie ma kluczyków. Okazuje się że, auto jest zatrzaśnięte na cztery spusty z kluczykami w środku. Spokojnie myślę sobie, najbliżej jest kolega klubowy Romek. Podchodzę do niego i zdaję relację z niewesołej sytuacji. Romek pyta z powagą co jest potrzebne aby otworzyć zamek, skalpel - nie kiwam głową, szczypce chirurgiczne - nie, bez dalszej zwłoki, dostaje się on do bagażnika petki (przez drzwi kierowcy), na chwilę jego głowa znika w czeluściach komory bagażowej, słychać jakiś trzask i kolega staje po chwili przed moimi oczami ze skrzynką narzędziową w ręku. Szybko prześwietlam jej zawartość eliminując rzeczy nieprzydatne i łapię w rękę szprychę od roweru i małe płaskoszczypy. Odpowiednio zaginam drut i otwieram drzwi auta w asyście ochroniarza, który nie wiadomo kiedy zjawił się blisko nas, trzymając w ręku radiotelefon gotowy do użycia.

Sytuacja wydaje się być opanowana, oddaję koledze drut i szczypce, dziękując za pomoc. Jakieś przygody muszą być przecież na każdej imprezie, bo inaczej było by tam zbyt spokojnie. Wjeżdżamy na podium. Jesteśmy ubrani w jasne spodnie i beżowe marynarki, białe koszule, czerwone krawaty. Ja mam na głowie biały letni kapelusz a Marcin jest w batiarskiej czapce w kratę. Do tego zakładamy okulary przeciwsłoneczne - ciemne szkła w białych oprawkach jak z epoki. W ręku trzymam skórzaną dużą teczkę także z epoki a w niej filmy do Zorki i Welty, tygodnik Stolica z 1957 roku i dzienniki „Życie Warszawy” i „Trybuna Ludu” z tego samego okresu. Wychodząc z auta zdejmuję z głowy kapelusz, wykonuję nim gest muszkietera, kłaniam się jak najniżej wspaniałej lwowskiej publiczności. Marcin też się kłania. Następnie ukłon w stronę jury i prowadzących konferansjerów, którzy nas przedstawiają zgromadzonemu w hangarze. Dostaję mikrofon do ręki aby opowiedzieć w kilku słowach historię auta i jakieś ciekawostki o nim. Przekładam mikrofon do lewej ręki, w której już trzymam skórzaną teczkę a prawą ręką zdejmuję z głowy kapelusz i kłaniając się ponownie uniżenie publiczności, serdecznie i najgoręcej jak tylko potrafiłem w tej chwili, przywitałem publiczność, jurorów i prowadzących konkurs. Powiedziałem że po raz pierwszy w życiu przyjechałem do Lwowa, jestem także zachwycony przemiłą i nadzwyczajną gościnnością, okazywaną nam wszystkim uczestnikom Leopoldis przez gospodarzy, za co raz jeszcze najserdeczniej podziękowałem. Następnie odpowiadałem na pytanie prowadzących oraz opowiedziałem w kilku słowach o tym kiedy i jak odrestaurowałem auto. Padło dalej pytanie ze strony prowadzącej - co ja mam w tej tece? Odpowiedziałem, że jestem fotoreporterem tygodnika „Stolica” i moim zadaniem jest wykonanie foto reportażu o Lwowie. W tej torbie mam materiały i akcesoria fotograficzne do aparatów z epoki Weltafleks i Zorki 4. Jakaś ciekawostka, wyróżniająca to auto spośród innych Warszaw i Pobied - zapytuje prezenterka. A i owszem odpowiadam, do auta mam jego kompletne wyposażenie jakie dawała fabryka przy kupnie oraz także mam zestaw narzędzi specjalnych, jakie fabryka FSO, zalecała stacjom obsługi do wykonywania napraw serwisowych.

Mam także w aucie sprawny, oryginalny, lampowy radiodbiornik radiowy Żerań oraz dodatkowy zestaw muzyczny, zawierający utwory z epoki ale chyba mamy zbyt mało czasu aby tej muzyki choć chwilę posłuchać. Na moje słowa prezenterka odpowiada, że owszem mamy czas i mogę coś zagrać. Chwilę stoję zdumiony ale rozlegający się aplauz od zgromadzonej licznie publiczności sprawia że działam. Podchodzę do auta, odstawiam ciężką teczkę, włączam zestaw muzyczny i jego głośność ustawiam na maksa.



Z głośników płynie jakaś znajoma wszystkim piosenka, cichnie gwar na sali, prezenter podchodzi do auta i przystawia mikrofon do głośnika, realizator wzmacnia sygnał ogólnego nagłośnienia hangaru i wszyscy słyszą słowa piosenki „Tylko we Lwowie”. Publiczność zaczyna śpiewać a ja wraz z nią, wymachując trzymanym w rękę kapeluszem w takt płynącej z głośników muzyki. Do tej pory jakby senna orkiestra na gest swego dyrygenta, wstaje z miejsc i zaczyna grać tę samą melodię. Cała sala się wesoło bawi śpiewając i nawet tańcząc.

Widzę spontaniczną radość na widowni oraz przejmujące wzruszenie na twarzy prezenterki, jakaś wyższa siła w pewnej chwili odbiera mi głos a pod powiekami coś mi spływa ale jest to ukryte za ciemnymi szklami okularów z epoki, które jeszcze mam na nosie. Nie wiem ile czasu ten spektakl trwał ale nagle piosenka w radiu milknie a wraz z nią cichnie orkiestra i publiczność, resztkami sił jakie jeszcze mam w krtani mówię, zwracając się do wszystkich zebranych – raz jeszcze gorąco wam dziękuję za wszystko, czym tak hojnie nas wszystkich uczestników rajdu obdarowaliście, za te ciepłe słowa i przemiłe gesty, których na każdym kroku było mnóstwo. A takiej atmosfery jaka jest w tętniącym życiem Lwowie, każdego dnia i każdej nocy, nigdzie na świecie nie znajdziecie, choć byście ten świat powielokrotnie przeszli wzdłuż i wszerz. Przy gromkich oklaskach wsiadamy do auta i zjeżdżamy ze sceny . Naszemu zjazdowi towarzyszą fanfary orkiestry i aplauz publiczności. Kierujemy się na Prospekt ale w tym momencie dzwoni telefon i dostaje z Warszawy informację, że powinienem jak najszybciej przybyć do domu. Postanawiam więc nie czekać końca pokazu i mówię do syna - zjeżdżamy na parking hotelowy, zabieramy bagaże i wyjazd do domu. Kolega Włodzimierz z Raszyna zapytuje mnie przy wyjściu z hotelu. czy mogę zabrać do granicy jedną pasażerkę – lwowiankę Panią Halinkę . Nie ma sprawy odpowiadam i po chwili razem ruszamy . Prowadzi cały czas Marcin a ja rozmawiam z pasażerką , prezentując jej foto - album o mojej Warszawie. Na granicy nie mamy i tym razem żadnych problemów. Zaraz za granicą stajemy w przydrożnym barze, coś jemy i pijemy, Halinka, Włodzimierz i Barbara wpisują się do mojej książki pamiątkowej. Potem nasza pasażerka przesiada się do innego auta, którym kontynuuje dalej podróż do Warszawy.

My zaś naszą „garbatką” jedziemy równym tempem do domu. Droga w zasadzie jest dobra ale za Zamościem lekko kropi deszcz.

W okolicach Białobrzegów dzwonią do nas Romek i Grzegorz z informacją, że zajęliśmy II miejsce w konkursie elegancji i puchar jest do odebrania z Lublina.

Do Lwowa i z powrotem, przejechaliśmy bezawaryjnie trasę o długości 915 km, spalając 10,3 litra benzyny na 100 km i jadąc z prędkością 78 km/h. Podróż tę i sam pobyt we Lwowie na pewno długo jeszcze będziemy wspominać .

Składam serdeczne podziękowanie dla Pani Ludmiły i jej córki Darii za przetłumaczenie tej relacji na język rosyjski.

Andrzej i Marcin  
Szałańscy