Dookoła Polski 2000, cz. 3

Kamil Pawłowski
18 października 2020

Zjedliśmy sznycel, popiliśmy oranżadą Hellena i jesteśmy gotowi na trzecią część wycieczki Dookoła Polski 2000. Zgodnie z zapowiedzią ruszamy nad polskie morze. Dziś sprawa jest prosta – można wybrać trasę przez autostrady A2 i A1 lub próbować przecisnąć się krajową siódemką z wąskim gardłem między Płońskiem a Mławą. Wówczas nie było to takie proste.

Jak kiedyś żartował Tadeusz Drozda, aby przejechać się po polskiej autostradzie należało kupić plan budowy dróg, podłożyć pod koło i ruszyć. Podróż dookoła polski w roku 2000 mogła przyprawić kierowcę i pasażerów o ból głowy. Nowych autostrad nie było, a „siódemka" dla pojazdów zabytkowych okazywała się trasą śmierci. Wyprzedzanie na czwartego, tiry wlokące się w koleinach i niesamowity tłok sprawiały, że nawet Syrena miała dość. Trzeba było kombinować. Najlepsza trasa z Warszawy nad Bałtyk wiodła przez Rypin, Golub-Dobrzyń i Świecie, gdzie wjeżdżało się na krajową „jedynkę". Potem jakoś to szło. Poza tym można było sobie zrobić przerwę w Tczewie i przejechać przez zabytkowy most.

Ruska niespodzianka
Zanim jednak dojedziemy do województwa kujawsko-pomorskiego, odwiedźmy podwarszawskie Laski. Tutaj spotkaliśmy niezwykłą rzadkość na naszych drogach – samochód dostawczy produkcji radzieckiej JerAZ 762. Zgrabny furgon bazował na mikrobusie RAF 977 Łotwa. Jednak ryska fabryka nie dała rady produkować wersji dostawczej i montażem tychże zajęły się nowo budowane zakłady wózków widłowych Awtopogruzczik w Erywaniu. Sympatyczny furgon był produkowany w Armenii do 1995 roku. Aż dziw bierze, że tak mało tych samochodów pojawiło się w Polsce. To jedyny egzemplarz jaki widziałem.

Chiny i Korea atakują
Ciekawym zdjęciem z Lasek jest fotografia ze Skodą 1000MB w roli głównej. Widać na nim dwa techniczne problemy. Po pierwsze uwagę zwraca zielony odcień całości. To wina taniego, chińskiego filmu marki FUDA. Podobny efekt, tylko w odcieniu czerwieni, dawał film marki Nippon Equicolor produkowany przez Foton. Widać to m. in. na zdjęciu z Syreną R20 w drugiej części naszej podróży. Po eksperymentach z Fudą i Nipponem dość szybko wróciłem do sprawdzonych filmów Kodak i Fuji.

Drugim problemem zdjęcia żółtej Skody jest przesunięcie głównego obiektu na fotografii w prawą stronę. Niestety w aparacie Samsung z połowy lat 90., którego wówczas używałem, obraz z wizjera nie pokrywał się z obrazem w migawce.

Stary problem
Problem o nazwie paralaksa jest stary jak historia fotografii, ale w ostatniej dekadzie XX wieku raczej nie był już spotykany w aparatach takich marek jak Nikon, Canon czy Fuji. Nawet tajwański automat Premier, którego używałem wcześniej, nie miał takiego mankamentu.

Samsung był wówczas w miarę nową firmą na europejskim rynku i dopiero walczył o swój kawałek tortu w świecie elektroniki. Tym aparatem na pewno nie przybliżył się do poziomu najlepszych w branży. Nie chciało mi się walczyć z koreańską technologią i dość szybko zamieniłem aparat na prostego Olympusa.

Okolice Ciechanowa, 2002r. Syrena R20 z dwucylindrowym silnikiem typu S-15. Na pewno to inwencja twórcza właściciela. Zastanawiamy się tylko jak bardzo to musiał być słaby wóz dostawczy. Może dlatego ktoś go odstawił w krzaki.

Graciarska działka

Po drodze miniemy Nowy Dwór Mazowiecki, w którym przy skręcie w kierunku Pomiechówka, koło CPN-u, znajdowała się ciekawa działka. Zawsze stało tam mnóstwo świetnych gratów. W tym reportażu możecie zobaczyć zdjęcia Wartburga 311 Coupe i Simki Aronde, ale stały tam też Fiat 850 Coupe, EMW 340 czy Renault 8. Wszystko na czarnych blachach. Na działce do tej pory można spotkać dobre sprzęty. Opuszczamy w ciszy Nowy Dwór Mazowiecki i kontynuujemy podróż Dookoła Polski 2000.

Graty spod Ciechanowa

Zanim skręcimy w Płońsku na „dziesiątkę" w kierunku Torunia i Bydgoszczy, podjedziemy na chwilę pod Ciechanów. W 2002 roku zrobiliśmy w tych okolicach (wraz z kolegą Fotoplastikonem) objazd tamtejszych gratów. Gwiazdą okazała się oczywiście Warszawa 201 Furgon, którą udało się kolegom wyrwać prosto z szopy (albo trawnika). Potem marzyli o remoncie. Reszta wozów spod Ciechanowa: Syrena R20 z dwucylindrowym motorem pod maską (o co chodzi?), Syrena 104 Cabrio (tzw. Selbstgemacht), Nysa 521 i Wartburg 353.

Wąbrzeźno, 1999 r. Opel Rekord B spotkany po drodze z Warszawy do Gdańska. Warto zwrócić uwagę na koszulkę z okładką kasety "Muzyka przeciwko rasizmowi". W dzisiejszych czasach teksty nadal są bardzo aktualne.

Syreny i jeszcze raz Syreny

Jedziemy dalej na urlop wypić kilka łyków piwa EB i zjeść rybkę usmażoną na zeszłorocznym oleju. Nie skręcamy na Rypin, bo tym razem nie jedziemy do Trójmiasta ani do zawsze zatłoczonego Helu. W tym roku zaczynamy wczasy od Pomorza Zachodniego. Po drodze odwiedzamy kolegę w Toruniu,

który pod blokiem gnił sporo wschodniego dobra. Następnie na starówce odhaczamy stałego gościa jednej z tamtejszych uliczek czyli Fiata 600 Multiplę. Po drodze między Toruniem i Bydgoszczą czeka nas postój u miejscowego miłośnika Syren, który jeszcze w 2002 roku popylał "skarpetą" na co dzień. Miał w niej sporo udogodnień – między innymi wiatrak chłodzenia od Zastavy. Zaś na działce gnił sporo dawców części.

Początki kebabów
Jakieś dwanaście godzin później, zlani potem i zmęczeni jak gwiazda porno po kilku filmach, docieramy nad polskie morze. Zaczynamy zwiedzanie od Dziwnowa, gdzie mieszkał wówczas słynny Tulipan czyli Jerzy Kalibabka. Jak widać na załączonych zdjęciach, w 1997 roku w Dziwnowie pojawił się konkurent dla słynnego oszusta matrymonialnego – red. Pawłowski w wersji „jestem metalem".

Polskie kurorty nie różniły się mocno od dzisiejszych. Było tak samo tłoczno, a na niezliczonych tandetnych stoiskach można było kupić najgorsze badziewie świata. Również w formie kulinarnej, tylko kebabów było jakby mniej. Warto podkreślić, że pierwszego kebaba, dziś tradycyjne danie kuchni polskiej, zjadłem właśnie nad morzem, w Niechorzu, w okolicy 1997 roku.

DS pod marketem
Z Pomorza Zachodniego przenosimy się do Trójmiasta. Wówczas na urlopy raczej jeździłem za granicę. Polska była zatłoczona i nieciekawa, a w sezonie w kurortach brakowało na parkingach prawdziwych zabytków. Oczywiście spotykało się mnóstwo Kadettów D, Escortów Mk III czy Golfów Mk I, ale były to samochody wtedy dla mnie zbyt młode. Właściciele zabytków wybierali mniej zatłoczone miasta lub wakacje poza sezonem.

Jako miłośnik betonu przeważnie wybierałem Trójmiasto. Zawsze wolałem współczesną cywilizację od szczękowo-bazarowego eldorado nadmorskich kurortów. W Gdyni, Gdańsku i Sopocie nigdy się nie nudziłem, również pod względem motoryzacyjnym. Przecież tam właśnie spotkałem Citroena DS pod Billą w Sopocie czy Triumpha Heralda na gdańskim starym mieście.

Lecimy na Warmię i Mazury
Z polskiego wybrzeża warto pojechać na Warmię i Mazury. Na przełomie wieków było tam jeszcze spokojnie. Wprawdzie Mikołajki i Giżycko były już rozjeżdżane przez hordy turystów, ale znajdowały się jeszcze miejsca nietknięte przez wszędobylskich letników. Podczas każdej wizyty nad jeziorami coś dobrego udało się sfotografować. A to rzadką w Polsce Ładę 2102 na tyłach znakomitego Baru Omega w Giżycku (świetna pomidorowa), Skodę 1000 MB w Mrągowie, Forda LTD na kempingu w Cierzpiętach czy Ifę F9 (chyba) w okolicy Grajewa. A gdy nie było ciekawych wozów fotografowało się cokolwiek, choćby Volvo 343 w Ełku czy Skodę 100 w Augustowie – wówczas samochody niezbyt ciekawe, bo nowe i popularne. Ale jak nie było niczego innego to i rak rybą.

Bubu-mobile
Warto wspomnieć, że w 2001 roku właśnie w Ełku kupiłem słynną Syrenę 105 „Bubu-mobile" pomalowaną w stylu Viper. Wóz w niektórych kręgach dobrze znany i lubiany. W takim razie zostańmy z nowym nabytkiem nad jeziorem i do podróży Dookoła Polski 2000 wrócimy w następnym, ostatnim odcinku. Odwiedzimy wówczas wschodnią Polskę.

https://www.movend.us/swiat/dookola-polski-2000-cz-3/