

„Wielka Libia”, cz. 2 – transport sprzętu, początki prac terenowych

Europa została za nami

W kwietniu 1982 roku pokonaliśmy z kolumną starów długą drogę do Trypolisu. Przez następnych kilka miesięcy sprzęt rdzewiał w bazie i dopiero we wrześniu ruszyły roboty terenowe. Rozpoczęliśmy od inwentaryzacji istniejących osnów.

Jacek Kmiecik

Trzecia kolumna, do której miałem dołączyć, tak jak poprzednie wyruszała ze Starachowic, gdzie znajdowała się nieistniejąca już fabryka samochodów ciężarowych „Star”. Kolumna składała się z kilku zwykłych ciężarówek i kilku cystern na paliwo i wodę, wszystkie z przyczepami. Samochody odbyły wcześniej przejażdżkę do Szczecina, skąd zabrały ładunek różnorakiego sprzętu, który miały wywieźć do Libii. W ten sposób przejechały kilometry wymagane do pierwszego przeglądu gwarancyjnego. Kiedy dojechałem, wozy w zasadzie były już po przeglądzie, usuwano jeszcze drobne usterki, co trwało do późnego popołudnia. Wreszcie wyruszyliśmy: polonez z Geokartu, mój fiat i 11 starów. Zbyszek Wolański machaniem rąk wyganiał samochody na szosę i uszczęśliwiony wołał, prze-

krzykując ryk silników: „Zobacz, jaki wspaniały widok!”

Kolumna rzeczywiście wyglądała imponująco. Jednocześnie ciężarówek z zapalonymi światłami powoli sunęło w kierunku Cieszyna. Dotarliśmy tam jednak dopiero nad ranem, prześladowały nas bowiem liczne awarie, zatrzymujące całą kolumnę. Najpoważniejsza wydarzyła się o północy w Zawierciu. W jednym samochodzie na skutek wady odlewu pękł drążek reakcyjny. Rozpoczęło się nerwowe poszukiwanie możliwości naprawy uszkodzenia albo zdobycia nowego drążka. Wreszcie o trzeciej nad ranem w Hucie Zawiercie zrobili nam spaw. Jednocześnie Wolański załatwił w wojskowych magazynach wymontowany drążek z rozbitego stara, był więc zapas. Po trzech godzinach postoju ruszyliśmy dalej, docierając bez awarii do Cieszyna, gdzie mieliśmy zarezerwowany hotel, można więc było trochę odpocząć.

• Przygoda w Wiedniu

W Cieszynie dołączyły do nas dwa fiaty z Polservice’u, które miały ubezpieczać kolumnę aż do Genui. Przez Czechosłowację przejechaliśmy bez dodatkowych atrakcji i przed północą wjechaliśmy wreszcie do Austrii, ale stary musiały zostać na granicy, bo dopiero rano miały być sprawdzone przez psa wyszkolonego w poszukiwaniu narkotyków. Nocujemy w małym hoteliku w miejscowości Drasenhofen, dwa kilometry od granicy.

Następnego dnia kolumna wyrusza około jedenastej. Jadę na końcu, pilnując, aby żaden star nie został na trasie. W planie mieliśmy przejazd przez Wiedeń. Niestety, jedyny znający miasto Jurek Dylejko musiał pojechać do banku wymienić czeki, zdani więc byliśmy na własne siły i umiejętności, jak się okazało – niewielkie. Mimo wcześniejszej odprawy i szczegółowego omówienia trasy przejazdu w którymś miejscu lider źle skręcił i w rezultacie jede-

naście wielkich ciężarówek z przyczepami wtoczyło się w wąskie uliczki wiedeńskiej starówki. Kierowcy starów, jeszcze w Polsce zastraszeni konsekwencjami prób ucieczki na Zachód, za wszelką cenę starają się utrzymać w kolumnie, bez względu na zmieniające się światła i rozpaczliwe machania policjantów. Wreszcie, po kilku bezowocnych próbach wydostania się na jakąś przelotową i oznakowaną arterię, wbijamy się w wąską uliczkę, tarasując przy okazji kilka skrzyżowań, bowiem żaden kierowca nie odważył się odsunąć od zderzaka poprzednika na odległość większą niż jeden metr. Narastający korek z trudem rozładowała wiedeńska policja i jakoś wyprowadziła wszystkie ciężarówki na trasę wylotową do Włoch.

• Trochę nami bujało

Do Genui dotarliśmy po trzech dniach. Tu mamy nieprzewidziany postój na skutek strajku dokerów, który wykorzystujemy na zwiedzanie miasta i okolic. Na prom „Canguro Fulvo”, czyli „Szary Kangur”, załadowaliśmy się w poniedziałek. Prom, prowadzony przez pilota, powoli wypłynął z portu, pozwalając nam podziwiać panoramę miasta, które wspina się na pierwsze wzgórza Apeninów, podchodzących tu do samego morza. Płyniemy kursem na Korsykę, potem wzdłuż Sardynii, a na drugi dzień przechodzimy tuż obok dwóch małych wysepek po zachodniej stronie Sycylii. Stamtąd kurs prowadzi na Malte, ale nie widzieliśmy ani skrawka lądu, prawdopodobnie minęliśmy tę wyspę w nocy z wtorku na środę.

Kolumna starów na przedgórzu Alp





Kamp na pustyni. Brygada Andrzeja Piskorka

W środę przed południem pogoda radykalnie się zmieniła. Nagle zaczęło silnie bujać statkiem. Huśtało nami już do końca dnia, aż wreszcie około ósmej zobaczyliśmy w zapadającym zmierzchu kontury lądu i zapalającą się światła Trypolis, zwanego przez Arabów Tarabulus. Po godzinie koniec rejsu: stanęliśmy na kotwicy i czekaliśmy na redzie całą noc. Kiwało jak w czasie podróży i dla kilku z nas była to noc bezsenna.

O ósmej rano wpłynęliśmy do portu. Pierwsze wyjechały samochody, potem długie godziny czekaliśmy nie wiadomo na co, wreszcie celnicy zainteresowali się naszymi bagażami. Przy okazji kontrolni zabrali wszystkim szczyryki. Po interwencji Mustafy, arabskiego urzędnika z naszego biura w Trypolisie, oddali je, oprócz jednego. Właściciel, Andrzej Kasowicz, który przyjechał jako kierownik bazy transportowej, usiłował się awanturować, ale Mustafa i przedstawiciel Pol-service'u tłumaczyli mu, że to się nie oplaca i lepiej stracić szczyryki, niż zadrzeć z tutejszymi urzędnikami. Byliśmy w Afryce, w kraju eufemistycznie określanym jako „rozwijający się”. Mieszkańska, uprzejma Europa została daleko za nami i dano nam to dobitnie do zrozumienia.

• Początki prac terenowych

Przez następnych kilka miesięcy sprzęt rdzewiał

Inspektor Ali Ma'atuk nadzoruje pomiary w Braku

w Hashshanie pod Trypoli- sem, a wreszcie po trudnych negocjacjach wypracowano dość kulawe porozumienie w sprawie cła za sprowadzony sprzęt i we wrześniu 1982 roku rozpoczęły się roboty terenowe. Długie kolumny starów i czerwonych landroverów ciągnących karawany i inny dobytek wyjechały z bazy w Hashshanie i rozpełzły się wzdłuż całego wybrzeża.

Prace geodezyjne rozpoczęły się od inwentaryzacji istniejących osnów, dla których udało się uzyskać materiały od libijskiej służby geodezyjnej, szczególnie w rejonie Trypolitanii i Cyrenajki, gdzie niejednokrotnie pracowali nasi rodacy. Znaczącą pomocą wykazał się działający od dawna w Libii francuski Institute Geographique National (IGN). Ich repery znajdowali się głównie w pasie wybrzeża, ale nie tylko; pod koniec na-

szych prac daleko na południu przy pustynnym trakcie wywiadowcy trafili na charakterystyczne obeliski z napisem IGN. Powiadomili nas przez radiostację i skontaktowaliśmy się z przedstawicielami IGN w Trypolisie, ale nie mieli żadnych danych o jakichkolwiek reperach w tamtym rejonie, jednak zobowiązali się skontaktować z główną dyrekcją w Paryżu – może coś się znajdzie. I rzeczywiście: po miesiącu przyszła odpowiedź, że założono tam linię niwelacyjną, ale w ramach prac geodezyjnych dla Nigru, a nie Libii. A do granicy nigryjsko-libijskiej było jeszcze ok. 100 km.

• Jak to możliwe?

Przywódca Libii Muammar Kadafi, gdy uzyskał dzięki ropie naftowej mocną pozycję polityczną i wojskową w rejonie, zaanektował tereny wzdłuż południowej granicy o szerokości

100–140 km należące do Nigru i Czadu. Oba te państwa były na tyle słabe, że obyły się bez akcji zbrojnych. Co prawda zdarzały się różne incydenty; z jednym z nich mieliśmy pośrednio do czynienia, gdy Ghariani, wicedyrektor SDL (Surveying Department of Libya), postanowił wybrać się na kontrolę naszych prac w tamtym rejonie. Niespodziewanie wpadł w pułapkę i został uwięziony przez partyzantów z Czadu. Nie odważyli się go zastrzelić, ale został pobity, czego efekty w postaci blizn i siniaków pokazywał kolegom w SDL po powrocie do Trypolis. Sprawa nie miała poważniejszych konsekwencji, może poza jedną: inspektorzy arabscy już więcej w tamte strony na kontrolę nie jeździli.

Jacek Kmieciak

PS Poprawka do cz. 1 – kontrakt „Wielka Libia” został podpisany w 1981 roku, a nie w 1977

