

iMotocykl

Numer 19, wrzesień 2021

Swoimi

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów





W WYDANIU

- Aktualności - 3
- Nowe wcielenie Yamahy MT-09 - 9
- Benelli TRK 502X - 12
- Motoryzacyjnym śladem Podlasia - 15
- Polish Rider Magazine - 17
- Złot Royal Enfieldów - 19
- Jawa story - 22
- Galeria - Dawno temu za Wielką Wodą - 27
- Skarb Narodu, czyli klasyki w FSO - 33
- Wędrówki po północnym Mazowszu - 43
- Felieton Erwina Gorczycy - 49
- "Długa wycieczka" cz. 10 - 51
- Recenzja - "Motorowery w PRL"- 63
- "Harley, mój kumpel" cz. 10 - 66

iMotocykl/Swoimi Drogami
miesięcznik

Wydawca

Fundacja Promocji m. st. Warszawy
ul. Dzika 19/23 lok. 211, 00-172 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny

Tomasz Szczerbicki
imotocykl@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam
Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

Zdjęcie na okładce: **Benelli**

OD REDAKCJI

W nowym numerze
znajdziecie
sporo tematów
amerykańskich –

sprawdziliśmy co słyhać u Bartka

Mizerskiego, na kilka dni przed startem

w Cannonball; relacjonujemy imprezę

plenerową, która odbyła się w stanie Nowy Jork, gdzie pojawiły

się pojazdy z okresu PRL; nawiązaliśmy współpracę z „Polish

Rider Magazine” – motocyklowa Polonia doczekał się własnego

czasopisma; w Galerii przypomnieliśmy wystawę na temat historii

polskiego motocyklizmu, która odbyła się w 2004 roku w Chicago.

W Aktualnościach przedstawiliśmy trochę danych statystycznych

na temat sprzedaży motocykli w pierwszym półroczu tego roku.

Warto zobaczyć, kto jest liderem na rynku, a jakie marki tracą

na popularności. Co ciekawe, widać, że zmniejsza się relatywnie

sprzedaż motocykli używanych. Po pandemiczne realia rynku

czasami zaskakują.

Oprócz tego Katarzyna Szymala relacjonuje zlot miłośników
motocykli Royal Enfield. Ta marka (produkowana obecnie w Indiach)
od ponad 20 lat mozolnie utrwała swoją pozycję na naszym rynku.

Prezentujemy motocykle Yamaha i Benelli. Wybraliśmy się na

wycieczkę „Motoryzacyjnym śladem Podlasia”, zorganizowaną

przez Muzeum Regionalne w Siedlcach, która miała promować

historię motoryzacji regionu. Marek Harasimiuk proponuje kolejną

ciekawą trasę po Mazowszu. Odwiedziliśmy warszawską wystawę

„SKARB NARODU – klasyki w FSO”, jest to przedsięwzięcie jedyne

w swoim rodzaju; zamieszczamy kolejny odcinek opowieści Huberta

Pawłowskiego o jego Jawie. Jak w każdym numerze oczywiście:

felieton Erwina Gorczycy, powieści w odcinakach i recenzja.

Przypominamy, że nasze łamy są otwarte dla Was. Jeżeli

chcielibyście zaprezentować swój klub, grupę znajomych, akcję

charytatywną, podzielić się wrażeniami z wyprawy motocyklowej,

zapowiedzieć zlot motocyklowy lub inne spotkanie, pochwalić się

swoim motocyklem lub opowiedzieć coś ciekawego związanego z

motocyklizmem – ZAPRASZAMY.

Tomasz Szczerbicki

Więcej o mnie na: www.tomasz-szczerbicki.pl



Aktualności

Motocykle i auta PRL-u w Nowym Jorku

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ KOGUT, BOGDAN MĄCZKA

W dniach 28 – 29 sierpnia, w miejscowości Tappan w stanie Nowy Jork, odbyła się dwunasta już edycja jednego z największych i najpopularniejszych polonijnych wydarzeń kulturalno-rozrywkowych, czyli Polskiego Festiwalu Tygodnika PLUS. Od wielu lat, nieodłączną częścią tej imprezy jest wystawa klasyków polskiej motoryzacji z czasów PRL.

Starych samochodów oraz motocykli nie zabrakło również tym razem i członkowie klubu Auta PRL NY wraz ze swymi skarbami dopisali tłumnie. Panowie prezentowali między innymi takie perełki, jak Polski Fiat 126p 600 Unicorn z 1976 rok wraz z pięcioma innymi „maluchami” wyprodukowanymi do 1991 roku. Był również Żuk z 1976 roku oraz kilka Polskich Fiatów 125p (najstarszy z 1983 roku, najmłodszy z 1986 roku). Nie zabrakło Polonezów 1500 oraz Poloneza Caro 1600. Był nawet Trabant 601 i oczywiście Syrena 105L.

Na imprezę przyjechało też sporo motocykli, m.in. radziecki M-72 z 1946 roku, sól polskiej ziemi czyli WSK 125, była też MZ ETZ 250. Honorowe miejsce w całej wystawie zajmował jednak rower składak oraz motorower Romet.

Ekspozycja motoryzacyjna na stałe wpisała się już w scenariusz PLUS Festival'u i stała się jakby jego nieodłącznym elementem. Tym bardziej klasyki cieszyły się wielkim zainteresowaniem odwiedzających, którzy podziwiali piękne pojazdy aż do →→







godzin nocnych, robiąc sobie przy nich mnóstwo pamiątkowych fotografii oraz wypytując właścicieli o to i owo.

Wszystko odbywało się przy akompaniamencie płynącej ze sceny muzyki granej, notabene przez nawiązujący również do minionej epoki, nowojorski zespół „Dzieci PRL-u”. ■

Rejestracje jednośladów w lipcu 2021 roku

W lipcu 2021 roku zarejestrowano w Polsce 4116 nowych motocykli i motorowerów. To wynik o 9,32% mniejszy niż w poprzednim miesiącu i o 23,28% mniejszy niż przed rokiem. Łącznie od stycznia do lipca wydziały komunikacji zarejestrowały w swoich bazach 22 242 jednoślady, o 4,05% mniej niż rok wcześniej.

Na koniec lipca liderem rankingu rejestracji nowych jednośladów była Honda. W ciągu siedmiu miesięcy tego roku zarejestrowano 2468 pojazdów tej marki, o 44,84% więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Sklasyfikowany na drugiej pozycji Romet Motors znalazł chętnych na 2194 jednoślady (- 42,97% rok do roku), a trzeci w zestawieniu Junak sprzedał 1899 pojazdów, o 33,74% mniej niż przed rokiem. W czołowej dziesiątce najpopularniejszych marek na polskim rynku największą dynamiką wzrostu może pochwalić się BMW. Największą stratę w tym gronie zanotował natomiast wspomniany Romet Motors.

Segment motocykli

W lipcu liczba rejestracji nowych motocykli wyniosła 2423 sztuki, co oznacza spadek na przestrzeni roku o 19,95%. W miesiącach styczeń – lipiec 2021 roku Polacy kupili i zarejestrowali 14 657 motocykli, o 8,93% więcej niż w takim samym okresie poprzedniego roku.

Najpopularniejsza w segmencie jest obecnie Honda, która znalazła nabywców na 2468 motocykli, co oznacza wzrost o 44,84% w ciągu roku. Drugą pozycję zajmuje BMW z liczbą rejestracji 1853 sztuki (+ 45%). Na trzecim miejscu listy znalazła się Yamaha – 1646 zarejestrowanych motocykli, (+ 6,68% rok do roku), wyprzedzając o 895 sztuk Junaka (czwarta lokata).

Rynek motorowerów

W siódmym miesiącu 2021 roku liczba rejestracji nowych motorowerów wyniosła 1693 sztuki, co oznacza spadek na przestrzeni roku o 27,59%. Łącznie w 2021 roku Polacy kupili i zarejestrowali 7585 motorowerów, o 22% mniej w porównaniu z ubiegłym rokiem. Najpopularniejszą marką w segmencie jest Romet Motors z wynikiem 1459 zarejestrowanych motorowerów (- 47,4% rok do roku). Drugą pozycję zajmuje Junak – 1148 sztuk, (- 29,5%), a trzecią Barton 672 sztuk, (- 8,2%). Uwagę przykuwa marka Yiben, która wykazuje największą dynamikę wzrostu 337 sztuk, + 602%.

Import

Od początku bieżącego roku do Polski sprowadzono z zagranicy 48 488 używanych jednośladów. To wynik o 4,3% większy niż odnotowany w analogicznym okresie roku 2020.

Źródło: SAMAR

KOMENTARZ redakcji „iMotocykl”

Miesiące styczeń – lipiec to najbardziej aktywny okres na rynku jednośladów. Od sierpnia zainteresowanie motocyklami i motorowerami słabnie. Liczby z powyższego raportu nie są zbyt imponujące, jak na 38-milionowy kraj.

Wyraźnie widać, że spada zainteresowanie jednośladami używanymi. W pierwszym półroczu sprowadzono ich ponad 48 tysięcy, ale nabywców znalazło tylko ok. 20 – 30% z nich. ■

Ruszył Cannonball

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: BARTEK MIZERSKI

9 września ruszył wyścig wytrzymałościowy motocykli zabytkowych Cannonball. Jego przebieg można śledzić w internecie. Pisaliśmy o tym w poprzednim numerze. Na kilka dni przed startem zapytałem Bartka Mizerskiego o przygotowania do startu: - *W tym roku miał mi pomagać Leszek Doma-gała z Polski, ale granica USA jest zamknięta i nie będzie mógł przylecieć. Znalazłem młodego chłopa, na imię ma Miyka, który będzie jechał moim samochodem i służył mi pomocą wieczorami. Nie jest mechanikiem, ale zawsze to bratnia dusza. Do garażu już nie wchodzę, bo jak wejść to zaczynam rozbierać motocykl i sprawdzać wszystko ponownie po kolei. Muszę spokojnie czekać na start, na który wyjeżdżam 7 września rano. Oficjalny start jest 9 września.*

Oprócz Bartka Mizerskiego, który pod polską flagą startuje w Cannonball już po raz trzeci, w imprezie tej będzie jeszcze jeden polski akcent – w puli nagród znajdą się prace artysty rzeźbiarza Andrzeja Zdrojewskiego z Łukowa.

Andrzej Zdrojewski od blisko 40 lat, na granicy Mazowsza i Podlasia, propaguje amerykańskie motocykle Harley-Davidson, z pasją jeżdżąc nimi. Od kilkadziesiąt lat również rzeźbi motocykle w drewnie. Jego dzieła znane są na całym świecie. Oprócz sztuki rzeźbiarskiej na ich niecodziennosc wpływa również wieloletnia pasja motocyklowa Andrzeja. W każdą ze swoich prac wkłada kawałek przepojonego motocyklizmem serca. →→



Indian gotowy do startu.



Bartek i Miyka, polski zespół na tegorocznym Cannonball.

Nowe wcielenie Yamahy MT-09

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Historia MT rozpoczęła się prawie 10 lat temu, kiedy projektanci Yamahy rozpoczęli pracę nad modelem, który miał się stać jednym z najważniejszych w dziejach tej firmy. Zadanie polegało na stworzeniu zupełnie nowej maszyny z silnikiem o potężnym momencie obrotowym i zwinnym podwoziem, która nie przypominałaby żadnej innej konstrukcji na rynku.



Zaprezentowana po raz pierwszy w 2013 roku Yamaha MT-09 była zupełnie nowym rodzajem japońskiego motocykla, wzbudzającym czyste emocje. W kolejnych latach przechodziła pewne modyfikacje. Miniony rok wymusił na pro-

ducentach motocykli kolejną modernizację swoich konstrukcji, tak by spełniały wymagania normy EURO 5. Temu motocyklowi wyszło to na dobre, gdyż osiągnął wyższy moment obrotowy w niskim zakresie obrotów silnika, zapewniając jeszcze →→



ostrzejsze przyspieszenie i lepsze zachowanie na drodze.

Silnik Yamahy MT-09 to jednostka o pojemności 889 cm³, trzycylindrowa, czterozaworowa, chłodzona cieczą. Osiąga moc maksymalną 119 KM przy 10 000 obr./min., maksymalny moment obrotowy wynosi 93 Nm przy 7000 obr./min. Nowy dolot i układ wydechowy wytwarzają piękny dźwięk, który wzmacnia wrażenie przyspieszenia.

Napęd przenoszony jest przez 6 przekładniową skrzynię biegów łańcuchem na tylne koło. Gotowa do drogi Yamaha MT-09 (z pełnym zbiornikiem paliwa) waży 189 kg. Ten stosunkowo lekki (jak na swoją klasę pojemnościową) motocykl rozpędza się do ponad 230 km/h.

Aby nowy model jak najlepiej się prowadził, otrzy-

mał kompaktową, aluminiową ramę, regulowane zawieszenie i superlekkie felgi. Dwie przednie tarcze hamulcowe o średnicy 298 mm umożliwiają błyskawiczne zatrzymanie motocykla za dotknięciem palca. Tylny hamulec stanowi pojedyncza tarcza o średnicy 245 mm.

Z kolei odważna stylistyka nowej generacji i pozbawiona osłon rama potwierdzają status modelu →→



MT-09 jako topowego przedstawiciela klasy Hyper Naked. W stylistyce tego motocykla zrezygnowano z niepotrzebnych ozdobnych elementów nadwozia. Tu charakter ma pokazywać goła rama i silnik.

Kierowcę MT-09 wspiera szereg elektronicznych systemów, m.in.: trzytrybowy układ kontroli trakcji, system kontroli uślizgu, system kontroli unoszenia przedniego koła, system kontroli hamowania.

3,5-calowy kolorowy wyświetlacz TFT ma obrotomierz w formie paska, który zmienia kolor wraz ze wzrostem i spadkiem obrotów. Zawiera rów-

nież zegar oraz pokazuje informacje o poziomie paliwa, przebiegu, temperaturze wody, temperaturze powietrza i wybranym biegu. Użytkownicy Yamahy MT-09 narzekają na niezbyt wygodne siedzenie,

małą pojemność zbiornika paliwa (na pełnym baku można przejechać ok. 180 km) i brak akcesoriów przydatnych w podróżach. Jednogłośnie jednak potwierdzają niezawodność tego motocykla

Yamaha MT-09 jest uznawana za jeden z najlepszych pojazdów w swojej klasie. Oferuje imponujące osiągi i ciekawą stylistykę, która zarazem jest nowoczesna i oszczędza na zbędnych ozdobnikach. W Polsce motocykl ten kosztuje 43 000 zł. ■



Benelli TRK 502X



TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Marka Benelli coraz mocniej utrwala swoją pozycję na naszym rynku motocyklowym i jak widać zaczyna skutecznie konkuruje z markami japońskimi. Benelli oferuje szeroką gamę modeli, ciekawą stylistykę i oczywiście nowoczesność w pełnym wydaniu. Dziś przyjrzymy się modelowi enduro TRK 502X.

Motocykle enduro klasy 500 – 650 cm³ od ponad 40 lat są obecne na rynkach całego świata i mają swoich wiernych miłośników. Jest w tej grupie kilka wręcz ikonicznych modeli japońskich. To podnosi dość wysoko poprzeczkę dla nowych modeli tej klasy. Najtrudniej

jest być porównywanym do legend. Z drugiej strony, gdy takie porównanie wypadnie korzystnie, starczy to za wszelką reklamę dla nowych nabywców.

Z racji celów wykorzystania i dróg, po których ma jeździć nowe enduro Benelli TRK 502X, sporo →→



tu tradycyjnych rozwiązań technicznych stawiających na trwałość i niezawodność. Taka jest idea turystycznego enduro.

Przednie zawieszenie Benelli TRK 502X stanowi widelec upside down o średnicy 50 cm natomiast z tyłu mamy w pełni regulowany cen-

tralny amortyzator hydrauliczny. Dwutarczowe hamulce przednie o średnicy 320 mm z czterotłoczkowymi zaciskami, wyposażone zostały w system ABS. Hamulec tylny posiada tarczę o średnicy 260 mm. To wszystko gwarantuje, że motocykl hamuje pewnie, zarówno w terenie jak i na drogach asfaltowych. →





co pozwala na dostosowanie ich ustawienia zgodnie z potrzebami konkretnego kierowcy. Przed uszkodzeniem, w razie ewentualnej wywrotki, chronią je oryginalne handbary wykonane z aluminium i elementów z tworzywa.

Polski importer, za dodatkową opłatą, oferuje stelaż bagażowy i zestaw 3 kufrów o dużej objętości. To ciekawy dodatek do tego motocykla, dla tych którzy chcą nim podróżować.

Dużym plusem tego motocykla jest niezbyt wysoka cena wynosząca u nas 28 000 zł. Ciekawa jest też

Silnik Benelli TRK 502X jest to jednostka dwucylindrowa, rzędowa, z 4 zaworami na cylinder, o pojemności skokowej 500 cm³, chłodzona cieczą. Moc maksymalna wynosi 48 KM przy 8500 obr./min. Maksymalny moment obrotowy 46 Nm przy 6000 obr./min. Parametry rzecz by można klasyczne, bo w tej klasie osiągnęte już były 20 lat temu. Skrzynia biegów jest 6-przekładniowa, a napęd na tylne koło przenoszony jest łańcuchem.

Zbiornik paliwa ma pojemność 20 litrów, co przy spalaniu ok. 4 litrów na 100 km zapewnia duży zasięg. Waga pojazdu gotowego do jazdy wynosi ok. 230 kg, to raczej dużo jak na enduro tej klasy.

Dźwignie sprzęgła i hamulca posiadają czterostopniową regulację,

stylizacja, w zgrabny sposób łącząc w sobie: nowoczesność, włoski sznyt oraz rozwiązania typowe dla klasy enduro. Jest to ciekawa propozycja dla osób, których zbyt długi asfalt nudzi i dla tych, którzy chcą zmierzyć się turystycznie z bezdrożami. ■



Motoryzacyjnym śladem Podlasia

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZEBICKI

W niedzielę 5 września Muzeum Regionalne w Siedlcach zorganizowało autokarową wycieczkę „Motoryzacyjnym śladem Podlasia”, która miała promować historię motoryzacji regionu oraz wystawę „Motocykle i Siedlce. Zarys historii motoryzacji w Siedlcach”. Okazało się, że był to starzał w dziesiątkę. Autokar był pełny. Punktualnie o godz. 10 ruszono spod siedziby muzeum.

Pierwszym punktem programu była wizyta w prywatnej kolekcji samochodów osobowych w Chodowie. Tu uczestnicy wycieczki mogli obejrzeć kilkadziesiąt aut głównie z lat 60., 70., 80. i 90. Pojazdy te wzbudzały wiele nostalgicznych wspomnień.

Kolejny postój to Podlaskie Muzeum Techniki Wojskowej i Użytkowej w miejscowości Bielany Wąsy. Tam czekało na nas kilka pojazdów wojskowych – transporterów, czołgów, wozów technicznych oraz imponującą ekspozycję radiostacji. Tak dużego zbioru wojskowych urządzeń nadawczo- ➔➔



Prywatna kolekcja samochodów osobowych w Chodowie.



Podlaskie Muzeum Techniki Wojskowej i Użytkowej w miejscowości Bielany Wąsy.

-odbiorczych nie widziałem nigdzie indziej. Bardzo miłe było też przyjęcie gości przez właściciela muzeum i jego żonę.

Ja najbardziej czekałem jednak na zwiedzanie Parku Historyczno-Kulturowego „Bug – Pogranicze Kultur i Religii” w Drohiczyń, gdzie eksponowana jest bardzo interesująca kolekcja motocykla. Do tego muzeum wybierałem się od dawna, ale zawsze coś krzyżowało plany. Teraz mogłem spokojnie obejrzeć prezentowane tam motocykle.

Na ekspozycji pokazano kilkadziesiąt motocykli z lat 20., 30. i 40. oraz kilka młodszych i starszych. Co ciekawe twórca tej kolekcji dobrze wiedział co ziarno a co plewa i zgromadził wiele pojazdów, które oprócz tego, że są stare, były również ciekawe konstrukcyjnie. To wielki atut tej ekspozycji. Dobrze widać to na zdjęciach, choć nie pokazują one całej wystawy.

Jedną z sal w drohiczyńskim muzeum była poświęcona Wiktorowi Węgrzynowi, charyzma-

tycznemu twórcy motocyklowego „Rajdu Katyńskiego”. To wybitna postać historii ostatnich lat naszego motocyklizmu. Zaprezentowano pamiątki po Węgrzynie, w tym jego ostatni motocykl – Hondę Gold Wing 1800.

W Drohiczyń pożegnałem się z wycieczką – jej uczestnicy pojechali dalej do Muzeum Ziemiaństwa w Dąbrowie, gdzie planowano biesiadę przy ognisku z pieczeniem kiełbasek. Ja zaś ruszyłem do kilku zaplanowanych punktów związanych z historią II wojny w tym rejonie. Co tu dużo ukrywać – chciałem pochodzić po bunkrach i pospacerować malowniczym brzegiem Bugu.

Należy pogratulować muzealnikiem z Siedlec inicjatywny – pomysłu i jego realizacji – wychodzenia poza budynek z propagowaniem historii lokalnej, w różnych jej aspektach i sferach. Sądząc po frekwencji i wrażeniach uczestników to inicjatywa bardzo potrzebna. ■



Wystawa motocykli zabytkowych w Drohiczyń.

Polish Rider Magazine

Pierwszy polonijny magazyn motocyklowy w USA

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ KOGUT, REDAKTOR NACZELNY POLISH RIDER MAGAZINE

„Nadejszła wiekopomna chwila...”. W końcu po latach włóczęgi i szlajania się po różnych gazetach i czasopismach, tułające się po emigracji gawędy motocyklowe, doczekały się wreszcie miejsca, które śmiało mogą nazwać domem, przystanią, w której atrament niosący wieści biker'skiej przygody, niczym przypływ zalewać może kolorowe strony potopem stymulujących wyobraźnię oraz przyjemnych dla ucha słów, jak również miłych dla oka,

portretujących podróżnicze eskapady fotografii. I mimo, że artykuły o interesującej motocyklistów tematyce, nierzadko trafiały na gościnne łamy polonijnych periodyków, gdzieś tam na dnie mej świadomości, drzemała próbująca wydostać się na światło dzienne idea, aby wszystkie tego rodzaju publikacje znalazły niejako wspólny port, do którego bez problemu zawitać mogą również wszyscy ujeżdżający jednoślady, polscy, jak również anglojęzyczni czytelnicy. Dlatego też, wzburzony niczym sztorm olej w głowie, smarując tryby umysłu spowodował, iż zębatki weszły na wysokie obroty przekuwając pomysły w czyn, który z niepowstrzymanym impetem ruszył przed siebie. Cała naprzód! Poszły konie po betonie, a właściwie rumaki stalowe, jedno i wielocylindrowe...

I tak oto stało się to, co miało się stać i wydarzyło się nieuniknione. Był rok Anno Domini 2019. Rozpoczęły się intensywne prace nad pierwszym numerem magazynu Polish Rider. Wielkimi krokami zbliżał się również pierwszy Zlot Polskich Klubów Motocyklowych East Coast w Tappan, w stanie Nowy Jork. Ten dodatkowy bodziec spowodował, iż na datę premiery wybrałem właśnie 22 września 2019 roku. Bo co może być bardziej epickiego niż premiera pierwszego numeru nowego czasopisma motocyklowego na pierwszym polonijnym zlocie motocyklowym →→



na wschodnim wybrzeżu? Plan był dosyć ambitny, gdyż do zlotu pozostało niewiele ponad dwa miesiące. Nie pozostało mi nic innego, jak zwrócić się o pomoc do braci motocyklowej i wykrzesać wystarczającą ilość ciekawych artykułów, aby zapełnić strony nowego periodyku. Początkowo rozważałem prostą, czarnobiałą publikację przypominającą niegdysiejsze „Ziny”, jakie można było znaleźć w subkulturach młodzieżowych kilkadziesiąt lat temu. Składane jeszcze przed erą komputerów, a następnie kserowane w niewielkiej ilości egzemplarzy i rozprowadzane poprzez znajomych. Jednakże odzew polonijnych biker'ów, jak również motocyklistów z Polski był tak olbrzymi, iż 20 – 30 stron, jakie miałem początkowo nadzieję zapełnić, rozrosło się nagle do 90.

Dziewięćdziesiąt stron tekstu wraz z mnóstwem fotografii! Innymi słowy wpadłem po same uszy. Tak naprawdę nie miałem



już wyboru. Teraz nie mogłem już podjąć innej decyzji, jak tylko wydrukować to wszystko w pełnym kolorze. I tak magazyn dla motocyklistów, stworzony został właśnie przez samych motocyklistów. Udało się nawet wyrobić na czas z premierą i czasopismo ujrzało światło dzienne na wspomnianym zlocie w Nowym Jorku. Od tamtej pory magazyn ukazuje się z mniejszą lub większą regularnością, zarówno w wersji drukowanej, jak również internetowej i mimo pandemii oraz związanych z nią problemów, wciąż tętni pełnią życia. Osobiście, żywię głęboką nadzieję, iż uda się go utrzymać na rynku jeszcze przez długie lata. Nasza strona internetowa: <http://polishridermagazine.com/> ■

Złot Royal Enfieldów kobiecym okiem

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: AUTORKA, TOMASZ SZCZEBICKI



Nie lubię ogólnych zlotów motocyklowych, gdzie jest ogrom ludzi, których w zasadzie nic nie łączy, oj przepraszam łączy... jednośląd. Uwielbiam za to spotkania dedykowane! Jednej marki, rodzaju czy sposobu spędzania czasu czyli np. rajdy. Na początku sierpnia miałam okazję bawić na takowym.

W dniach 6 – 8 sierpnia w Tułowicach, na obrzeżach Puszczy Kampinoskiej, odbyło się spotkanie miłośników motocykli marki Royal Enfield. Organizacji podjął się Zbyszek Smus z Royal Enfield Club Poland, którego

wspierała rodzima Grupa Motocyklowa AIOŁA. Ponad 30 uczestników zadeklarowało przybycie, niestety piątkowa pogoda była – delikatnie rzecz ujmując – mocno niezachęcająca, to też pokrzyżowała możliwość realizacji atrakcji i wycieczki →→



Jeśli chodzi o markę Royal Enfield w naszym kraju znane jest wszystkim nazwisko Vishnu Mirpuri, pierwszego importera tych motocykli do Polski. Udało nam się zamienić parę słów. Bardzo lubię kiedy słyhać w wypowiedziach szczerosc i pasję. Vishnu sprowadzał motocykle ze swojego rodzinnego kraju do nas od końca lat 90. Jak sam przyznaję to nie był intratny interes, jednak na pewno wielu osobom umożliwił realizację marzenia!

Z ciekawości pytałam uczestników zlotu, czemu akurat Royal Enfield. Większość przyznawała, że nie jest to jedyny

zaplanowane na ten dzień. Ja do uczestników spotkania dołączyłam w sobotę przed południem. Grafik dnia był napięty, najpierw wizyta w Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Bitwy nad Bzurą, później przejazd do Nieborowa na obiad do restauracji Posterunek 77 i zwiedzanie Muzeum Motoryzacji w Nieborowie. Droga powrotna do bazy w Osadzie Puszczańskiej PTTK w Tułowicach prowadziła między innymi przez Niepokalanów oraz Brochów. Wieczorem organizatorzy przygotowali próby sprawnościowe umożliwiające przetestowanie jeźdźców oraz maszyn. Niedziela była dniem zakończenia spotkania oraz powrotów.





motocykl w ich stajni. O jego wyjątkowości stanowi ponoć uniwersalność, możliwość pojechania w każdych warunkach, bezdroża mu niestraszne, ani długie dystanse. Wspaniale także sprawdza się jako pierwszy motocykl o czym przekonywał mnie Irek. Trzeba przyznać, że wizualnie ta hindusko-brytyjska kooperacja nie zmieniła się za mocno w stosunku do swoich korzeni, co tak naprawdę według mnie jest największym plusem. Royale Enfielidy są oczywiście ładne! O gustach się nie dyskutuje. Jedni lubią blondynki, inni Royale. Ja zawsze szanuję pasję i mam nadzieję, że kiedyś będzie mi dane samej sprawdzić się z tą marką.

Usłyszałam o planach na przyszły rok, zorganizowania spotkania miłośników Royal Enfield w Toruniu w okolicach 15 sierpnia. Trzymam kciuki i mam nadzieję do zobaczenia! Dziękuję Zbigniewowi Smusowi za zaproszenie oraz

za tak miłe przyjęcie, jakiego doświadczyłam od wszystkich uczestników.

Obserwując powracającą modę na klasyczne motocykle może i Royalowi pozwoli się jeszcze mocniej rozgościć na naszych drogach. ■



Jawa Story cz. 4

TEKST I ZDJĘCIA: HUBERT PAWŁOWSKI



Skoro motocykl znalazł wreszcie swój dom, można było pomyśleć nad wózkiem bocznym. Ale najpierw trzeba było przerejestrować maszynę na tutejsze tablice. W tym celu trzeba zrobić przegląd zerowy w odpowiedniku naszej wojewódzkiej stacji kontroli pojazdów. Dwóch młodych diagnostów, pewnie świeżo po szkole, wyprosiło mnie z hali na czas badania – „żeby im nie przeszkadzał”. Ok, nie ma sprawy. Obok hali znalazłem sobie ławeczkę, położyłem się na niej, oczekując na koniec badania i rozkoszując wiosennym słońcem. Moja sjesta została przerwana po jakichś trzydziestu minutach przez diagnostę – jednego z tych, którzy nie tak dawno sami wyprosiли mnie z hali. Okazało się, że szukali mnie cały czas, bowiem nie potrafili uruchomić motocykla. Moja obecność podczas badania okazała się jednak konieczna. Całość trwała

raptem jeszcze może z pięć minut. Zrobiono zdjęcia pojazdu, dostałem dokumenty i mogłem pojechać do urzędu. Tu kolejny problem. Tym razem z rzeczoznawcą. Bo numer ramy jest w innym miejscu niż w jego wykazie. Problem wydawałoby się nie do przeskoczenia. Ale nie tutaj. Wystarczyła kopia strony z instrukcji obsługi motocykla, gdzie na rysunku zaznaczone były miejsca, w których znajdują się numery identyfikacyjne. Ku mojemu zdumieniu urzędnik wpiął tą kartkę do dokumentacji i godzinę później wyszedłem z urzędu z dowodem rejestracyjnym oraz nową, zalegalizowaną tablicą rejestracyjną.

Teraz pora na wózek. Znajomy z Bremy (jeszcze raz dzięki) nosił się z zamiarem zakupu wózka do swojego motocykla, znalazł nawet firmę gotową



mu taki gotowy pojazd dostarczyć. Wobec tego podpiąłem się pod ten pomysł i zamówiliśmy dwa wózki. Z tym że, ze względu na koszty transportu, mój Velorex także wylądował w Bremie. Trochę daleko, niecałe 800 km. W jedną stronę.

Ale przecież zawsze mogę pojechać w odwiedziny i przy okazji przywieźć wózek. A jeszcze prostszą opcją jest przecież pojechać do Bremy Jawą, założyć wóz i wrócić zestawem na kołach. Jaki ja jestem sprytny! →→





Nie do końca, jak się okazało. To że widziałem kiedyś „ruska z wozem” z bliska, nie oznaczało wcale, że będę w stanie dobrze radzić sobie także z lekkim zaprzęgiem. Różnica polegała tu na tym, że tego zestawu nie trzeba było dwa razy prosić, aby zaczął jeździć z wózkiem w powietrzu. Nie było tu jednak nad czym dumać, trzeba było wracać do domu. Wobec tego zastosowałem starą, wypróbowaną już taktykę – pojedę nocą. Jak widać, niczego się nie nauczyłem.

Początkowo wszystko szło dobrze. Jazda autostradą jest o tyle łatwiejsza, że zakręty na niej są bardzo łagodne i nie powodowały one u mnie psychicznego dyskomfortu. Dodatkowo moje samopoczucie poprawiał jadący w wózku mały worek cementu, zabrany specjalnie jako obciążenie dla lekkiego Velorexa. Miał on bardziej znaczenie psychologiczne niż był realną przeciwwagą dla stosunkowo ciężkiego motocykla. Ale swoją rolę spełniał. Czułem się lepiej. Do czasu.

W tamtym okresie istniała bowiem „dziura” w autostradzie w okolicach Trewiru. Jeden z rolników

uparł się, że nie puści autostrady po swojej ziemi. W ten sposób zatrzymał budowę na dwie dekady. Wyznaczono „tymczasowe” objazdy przez malutkie wioseczki, których mieszkańcy musieli być wniebowzięci, gdy tysiące ciężarówek rozniosło im drogi w pył. Na te objazdy wpadłem oczywiście w środku nocy, na dodatek w gęstej mgle. W efekcie pomyliłem drogę i zamiast na autostradę wjechałem w Eifel. Nocna podróż we mgle po górskich serpentynach „europejskiego Yellowstone” zdecydowanie nie była wówczas moim marzeniem. Był to raczej koszmar. Do domu dotarłem kilka godzin po planowanym terminie przyjazdu. Telefon pełen był nieodebranych połączeń od kolegi z Bremy, który wiedząc, jak zielony wybrałem się w długą trasę zaprzęgiem, co jakiś czas sprawdzał moje „postępy”. Podejrzewam że zastanawiał się, gdzie się rozsmarowałem na drodze, ile ze mnie zostało i czy ma rezerwować sobie termin na odwiedzinę w szpitalu czy ewentualnie na pogrzeb. Ale tego mi nigdy nie powiedział.

Ale nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło. Po powrocie do domu mogłem od razu wyjąć →

balast z wózka. Po zaprawie w jeździe po wulkanach nie był mi już potrzebny. Nauka pływania polegająca na wrzuceniu delikwenta na głęboką wodę też działa. Przynajmniej czasami.

Jazda zaprzęgiem spodobała mi się do tego stopnia, że zacząłem szczerze żałować, że nie zbudowałem takiego zestawu wcześniej. Do spokojnego podróżowania, moim zdaniem, nie ma lepszego pojazdu niż zaprzęg. Stary motocykl zyskał kolejną młodość.

Po kilku latach dorobiłem się w końcu własnego, wymarzonego garażu. Mieścił się on w budynku, w którym znajdował się kiedyś mały warsztat. Pomieszczenie zostało wyszykowane, zacząłem kompletowanie wyposażenia.

Padało już od kilku dni. Jednak to, co wydarzyło się „tego dnia” jest nieporównywalne z niczym, co kiedykolwiek widziałem. Droga z pracy do domu to był jeden wielki objazd. Trzeba było omijać zalane

mosty, wiadukty, osuwiska. To czego się obawiałem było niestety rzeczywistością. Tam, gdzie normalnie stał mój dom z ogrodem i garażem, teraz było jedno wielkie jezioro. Gdy woda opadła, ukazał się ogrom zniszczeń. Pierwsze dni to usuwanie szlamu, którego woda naniosiła wprost niewyobrażalne ilości. Praca wydawałoby się bez końca. Gdy ogarnąłem trochę dom, wyrzucając wszystko, co tylko znajdowało się w najniższej kondygnacji, przyszła pora na garaż. Większość wyposażenia poszła również na śmietnik.

Olej w silnikach motocykli (w garażu stały wówczas dwa), miał niestety wygląd i konsystencję cappuccino. Znaczy, że woda dostała się jednak do środka. Można było się tego spodziewać, ale nadzieja. Wiecie. Miałem już oferty sprzedaży motocykli, w cenie złomu, rzecz jasna. Wówczas dostałem telefon. Kolega z Bremy zadzwonił ze słowami: - *słuchaj, jak trzeba to ja ci ten silnik wyremontuję*. Rezygnacja, która wówczas mnie dopadła, minęła. →→



Rok później zadzwonił znajomy „zaprzęgowiec” z pytaniem, czy nie wybrałbym się z nim na „Dni Klasyki” w Saarlouis. Mielibyśmy stawić się tam w charakterze „eksponatów”. To znaczy motocykle, nie my. W umówiony dzień startujemy na dwa zestawy z wózkami, BMW oraz Jawa. Normalnie wyłączone całkowicie z ruchu uliczki starego miasta stały tego dnia dla nas otworem.

Zlot jak zlot, sporo różnych, z reguły powojennych motocykli, chociaż samochodów jednak dużo więcej. W pewnej chwili podszedł do mnie starszy mężczyzna. Sam zaczął rozmowę, z której dowiedziałem się, że przez pewien czas Jawy były dość popularne w Niemczech Zachodnich, a sprzedawało je jedno z dużych niemieckich przedsiębiorstw. Niestety, nie pamięta już jego nazwy. Podpowiadam, że pewnie chodzi mu o Neckermanna, który trudnił się sprzedażą pojazdów z Żelaznej Kurtyny. Dostępne były nawet Komary, które sprzedawane

były jednak jako „Neckermann Condor”. Samochody sprzedawaliśmy jako „Fiaty”, motorowery jako „Neckermanny”, dzięki czemu nikt nie kojarzył, że za Odrą w ogóle jest jakiś przemysł.

Mój rozmówca doskonale pamiętał za to kolorowe katalogi, z których można było zamawiać sobie motocykle. Zamówił sobie zresztą Jawę z takiego katalogu i służyła mu wiernie przez szereg sezonów. W sumie w siodle motocykla spędził niemal pięćdziesiąt lat i „oderwała go” od niego dopiero choroba. Nasza rozmowa trwała w sumie ponad godzinę. Na koniec zlotu, gdy już miałem odjeżdżać, podszedł do mnie jeszcze raz. Drobny, chudy, przygarbiony stary człowiek. Przytrzymał mnie delikatnie za rękaw.

Obiecuj mi coś – powiedział.

- Co takiego?

- Obiecuj mi – pokazał palcem motocykl – obiecuj mi, że jej nie sprzedasz”.

NECKERMANN-JAWA

Das haben die weltberühmten JAWA s gemeinsam:
Robuste Zweitaktmotoren mit fußschaltbarem 4-Gang-Getriebe und automatischer Kupplungsbetätigung. Sicherheit durch große Alu-Vollbremsnaben. Vollschwingen-Fahrwerk mit hydraulisch gedämpfter Vorderrad-Teleskopgabel (150 mm Federweg) und Hinterrad-Langarmschwinge (100 mm Federweg). Vorder- und Hinterrad mit Steckachse. Schaumgummigepolsterte Doppelsitzbank und klappbare Fußrasten für den Mitfahrer. Technische Daten: Zweitakt-Motoren mit Umkehrspülung, Mehrscheiben-Lamell-Kupplung im Ölbad, Batterie-Zündanlage 4 Volt/45 Watt, 15-Liter-Tank mit verchromten Seitenspiegeln, elektrische Hupe, Richtungsblinkeanlage, Kippständer und Rückblickspiegel.

1 NEU! NECKERMANN-JAWA-CALIFORNIA
• noch schneller • sportlicher • leistungsstärker
Jetzt mit wuchtigem, seitenverchromtem Büffelstank, großen Laufrädern, 19", Sport-Schutzblechen mit verchromten Bügelstaben, schräg gestelltem Doppel-Auspuff. Die robusten JAWA-Motoren mit verstärkter Leistung für höhere Geschwindigkeiten und mehr Fahrfreude.

NECKERMANN-JAWA-CALIFORNIA, 250 ccm. Mit 1-Zylinder-Zweitakt-Motor, 16 PS für Normhöchstgeschwindigkeit 115 km/h. Kraftstoffverbrauch 3,1 Liter auf 100 km. Reifengröße 3,25×19" vorne, 3,50×19" hinten. Gesamtgewicht 115 kg. Nr. 693/502 Monatsrate ab 88.— **1980.—**

NECKERMANN-JAWA-CALIFORNIA, 350 ccm (Twin). Mit 2-Zylinder-Zweitakt-Motor, 20 PS für Normhöchstgeschwindigkeit 125 km/h. Kraftstoffverbrauch 3,8 Liter auf 100 km. Reifengröße 3,25×19" vorne, 3,50×19" hinten. Gesamtgewicht 129 kg. Nr. 693/510 Monatsrate ab 70.— **2280.—**

2 NECKERMANN-JAWA-Standard-Motorräder
• Zuverlässigkeit, lange Lebensdauer und höchster Gebrauchswert sind Trumpf • Robuste Gebrauchsmotorräder von geringstem Wartungsbedarf und wirtschaftlichem Verbrauch • Sensationell preisgünstig.

NECKERMANN-JAWA, 125 ccm. Höchstleistung 7 PS. Motor mit Einrohr-Auspuff. Normhöchstgeschwindigkeit 90 km/h. Kraftstoffverbrauch 2,5 Liter auf 100 km. Steigfähigkeit bis 36%. Reifengröße 3,00×16" vorne und hinten. Gesamtgewicht 112 kg. Farbe: alabaster (06). Nr. 693/618 Monatsrate ab 44.— **nur 980.—**

NECKERMANN-JAWA, 175 ccm. Höchstleistung 10 PS. Motor mit Einrohr-Auspuff. Normhöchstgeschwindigkeit 105 km/h. Kraftstoffverbrauch 2,5 Liter auf 100 km. Steigfähigkeit bis 38%. Reifengröße 3,00×16" vorne, 3,25×16" hinten. Gesamtgewicht 115 kg. Farbe: alabaster (06). Nr. 693/626 Monatsrate ab 52.— **1180.—**

NECKERMANN-JAWA, 250 ccm. Höchstleistung 14 PS. Motor mit Doppel-Auspuffanlage. Normhöchstgeschwindigkeit 110 km/h. Kraftstoffverbrauch 2,8 Liter auf 100 km. Steigfähigkeit bis 40%. Reifengröße 3,25×16" vorne, 3,50×16" hinten. Gesamtgewicht 125 kg. Farbe: alabaster (06) oder rot (65). Nr. 693/634 Monatsrate ab 66.— **1480.—**

NECKERMANN-JAWA, 350 ccm (Twin). — Höchstleistung 18 PS. Zwei-Zylinder-Motor mit Doppel-Auspuffanlage. Normhöchstgeschwindigkeit 120 km/h. Kraftstoffverbrauch 3,5 Liter auf 100 km. Steigfähigkeit bis 42%. Reifengröße 3,25×16" vorne, 3,50×16" hinten. Gesamtgewicht 139 kg. Farbe: alabaster (06) oder rot (65). Nr. 693/642 Monatsrate ab 79.— **1780.—**

Robust, zuverlässig. Wirtschaftlich im Verbrauch, geringe Wartung

4 76 50

2 NECKERMANN-JAWA-Standard
nur 980.—
125 ccm
Monatsrate ab 44.—

175 ccm 1180.—
Monatsrate ab 52.—

250 ccm 1480.—
Monatsrate ab 66.—

350 ccm 1780.—
Monatsrate ab 79.—

2

3 39 50

5 49 50

**unübertroffener Verkaufserfolg 1967
— meistgekauft in Deutschland!**

NECKERMANN JAWA

NEU

CALIFORNIA

1

250 ccm 1980.—
Monatsrate ab 88.—
(Twin)
350 ccm 2280.—
Monatsrate ab 70.—

6

ab 19 50

7

ab 2 50

8

ab 9 50

Reifen und nützliches Zubehör

<p>3 JAWA-Kofferräger. Rohrkonstruktion. Nachträgliche Anbringung an jeder JAWA möglich. Nr. 693/758 nur 39.50</p> <p>4 Windschutzscheibe für JAWA-Motorräder. — Große Formplastikschleibe (3 mm). Nr. 693/731 76.50</p> <p>5 JAWA-Beinschild. Gepreßte Stahlblechausführung. Farben: alabaster (06), rot (65). Nr. 693/766 nur 49.50</p> <p>6 PNEUMANT-Motorradreifen Nr. 693/774 Reifen 3,00×16" 19.50 Nr. 693/782 Reifen 3,25×16" 22.50 Nr. 693/790 Reifen 3,50×16" 25.50</p> <p>7 Motorradschläuche Nr. 693/804 Schlauch 3,00×16" 3.95 Nr. 693/812 Schlauch 3,25×16" 4.50</p>	<p>7 Mofa-Moped-Schlauch 23×2,25". Mit Schrägderventil. Nr. 693/367 2.50</p> <p>8 Mofa- und Mopeddecke 23×2,25". Draht. Farbe: schwarz (01). 9.50 Nr. 693/359 Farbe: schwarz-weiß (45). 14.50</p> <p>NECKERMANN-JAWA-Service: Zum Weltklasse-Motorrad der Weltklasse-NECKERMANN-JAWA-Service: Für die große NECKERMANN-JAWA-Familie liefern wir auf Anfrage JAWA-Anstecknadeln, JAWA-Schlüsselanhänger, Abziehbilder, Sturzhelmaufkleber, Mützen, Stoffabzeichen und JAWA-Fähnchen gegen geringste Berechnung. Für Do it yourself-Fahrer liefern wir eine Reparaturanleitung und Ersatzteillisten.</p> <p style="text-align: right;">mo-ped.se</p>
--	--

NECKERMANN 7

GALERIA: *Dawno temu za Wielką Wodą*

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: AUTOR ORAZ ARCHIWUM RODZINY PUCHALSKICH.

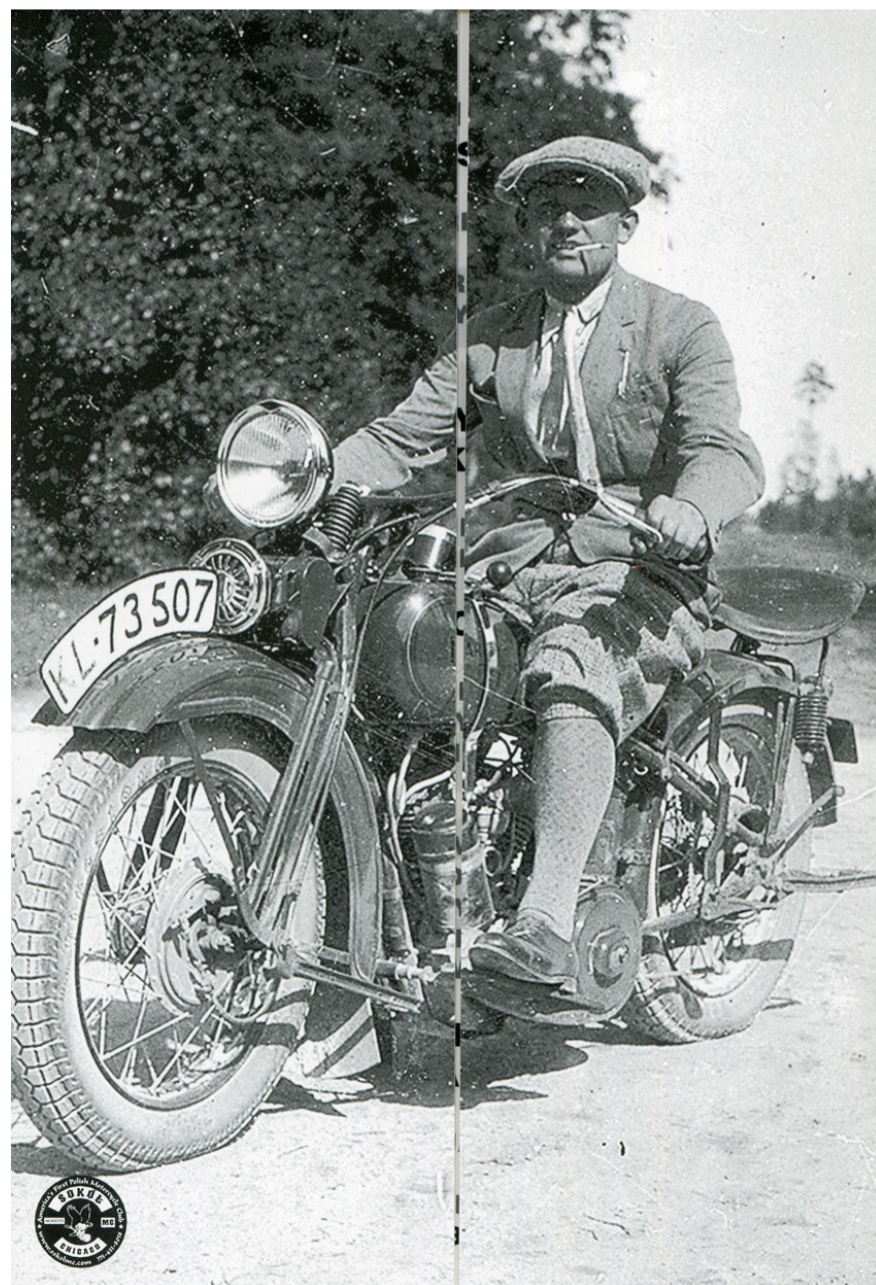
Stany Zjednoczone od kilku dni zaprzętały moją uwagę.

Myślałem o kolejnym starciu Bartka Mizerskiego w Cannonball, w międzyczasie sprawdziłem również lokalizację naszych czytelników.

Jako magazyn internetowy jesteśmy dostępni na całym świecie.

Okazało się, że sporo sięgających po nasz magazyn motocyklistów mieszka w USA. Do tego doszła jeszcze korespondencja z Grzegorzem Kogutem z „Polish Rider Magazine”.

Zacząłem zastanawiać się nad związkami moje pracy dziennikarskiej z USA. Było tego sporo. Napisałem kilka książek o motocyklach amerykańskich. Od drugiej połowy lat 90. pisywałem artykuły dla czterech amerykańskich magazynów hobbystycznych (o motocyklach i pojazdach wojskowych). Ciekawym zdarzeniem była też wystawa, która odbyła się 2004 roku w Chicago. →→



Okładka zaproszenia na wystawę.



**Z OKAZJI MIESIĄCA
DZIEDZICTWA POLSKIEGO W CHICAGO**

DZIKA PREZENTUJE:

**WYSTAWĘ FOTOGRAFII ARCHIWALNEJ,
POD TYTUŁEM:**

**“HISTORIA POLSKIEGO
MOTOCYKLIZMU
I JEGO ZWIĄZKU Z AMERYKĄ.”**

**WYBRANE ZDJĘCIA POCHODZĄ
Z PRYWATNEJ KOLEKCJI**

TOMASZA SZCZERBICKIEGO

**I DOKUMENTUJĄ HISTORIĘ POLSKIEGO
MOTOCYKLIZMU
W LATACH 1885-1950.**

**UROCZYSTE OTWARCIE WYSTAWY
ODBĘDZIE SIĘ
W KLUBIE MOTOCYKLOWYM “SOKÓŁ”
2957 N. CICERO AVE
(CICERO / WELLINGTON)**

**NIEDZIELA, 24 PAŹDZIERNIK
GODZINA : 3:00 PM**

DONACJA: \$10.00

**WIĘCEJ INFORMACJI :
773 230 8613**

SPONSORZY :

DZIKA

JACEK KAWCZYŃSKI

ANDRZEJ GOŁOTA

**PO WIĘCEJ INFORMACJI
NA TEMAT SPONSOROWANIA KOLEJNEGO
WYDARZENIA ROKU 2005,
PROSZĘ O KONTAKT :**

DZIKA

**4928 N. AUSTIN AVE.
CHICAGO IL. 60630
773 631 5953**

DZIKA2000@AOL.COM

SZCZEGÓLNE PODZIĘKOWANIA

SPONSOROM

ORAZ MOIM

SZLACHETNYM SOKOŁOM

ZA POMOC

W PRZYGOTOWANIU

WYSTAWY, KTÓRA

ODBYWAĆ SIĘ BĘDZIE

KAŻDEGO ROKU

W PAŹDZIERNIKU,

Z OKAZJI MIESIĄCA

DZIEDZICTWA POLSKIEGO

W CHICAGO.

DZIKA

Zaproszenie na uroczyste otwarcie wystawy. Odkryło się ono 24 października 2004 roku.

Owa wystawa był pomysłem Magdy Huk „Dzi-
kiej”, założycielki klubu motocyklowego SOKÓŁ
w Chicago (powstał w 1997 roku). Na początku
2004 roku Dzika zapytała mnie czy mógłbym
przygotować materiał na
wystawę fotograficzną o
historii motocyklizmu w
Polsce. Posiadając bogate
zbiory archiwalnych zdjęć
nie było to dla mnie pro-
blemem. Wybrałem 35
najciekawszych fotografii
i zeskanowałem je w dużej
rozdzielczości, aby Dzika
mogła wydrukować je w
dużym formacie. W czasie
tej pracy zacząłem zasta-
nawiać się nad związkami
Ameryki z polskim moto-

cyklizmem w dwudziestoleciu międzywojennym.
Okazało się, że było tego sporo, np. w latach 20.
około 30% motocykli jeżdżących po naszych dro-
gach były to marki amerykańskie; pierwszy →→



Kolekcja fotografii
Tomasza Szczerbickiego



polscy motocykliści Lech powstawał za pieniądze przywiezione z USA; legendarne motocykle Sokół 1000 (CWS M111) były wzorowane na konstruk-

cji Harleya-Davidsona i Indian. Podobnych przykładów znalazłem jeszcze kilka, zaproponowałem więc Dzikiej, że przygotuje tekst na prelekcję, która mogłaby się odbyć podczas rozpoczęcia tej wystawy. Uroczyste otwarcie wystawy „Historia polskiego motocyklizmu i jego związków z Ameryką” odbyło się 24 października 2004 roku w Chicago, w ówczesnej siedzibie klubu Sokół. Całą pracę wykonałem zdalnie więc nie było mnie tam. Dzika pisała mi później, że ekspozycja wywarła duże wrażenie na polskich motocyklistach z Chicago. →→





Po latach wspominał tę pracę jako ciekawe wyzwanie i doświadczenie. Tu prezentuje kilka fotografii, jakie wówczas przesałał Dzikiej. Tekst prelekcji przesałał zaś Grzegorzowi Kogutowi z „Polish Rider Magazine”. Jeżeli chcielibyście go przeczytać skontaktujcie się z nim przez Facebook i dowiedźcie, kiedy i gdzie będzie opublikowany. ■



SKARB NARODU

czyli klasyki w FSO

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZEBICKI

Wystawa motoryzacyjna w dawnych halach produkcyjnych Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Prezentowanych jest tam ponad 300 samochodów i kilkadziesiąt jednośladów (motocykli, skuterów, motorowerów). Całość zlokalizowano w danych halach fabrycznych FSO, co stanowi idealną scenerię do takiej wystawy. Bez wątpienia nie ma drugiego takiego miejsca w Polsce.



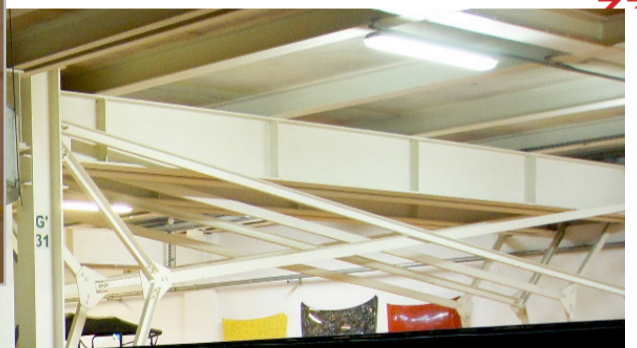
Organizatorzy zakładają na zwiedzenie wystawy ok. 1,5 godziny. Ja dość szybkim tempem, pobieżnie oglądając pojazdy, miałem problem obejść ją w dwie godziny. To prawdziwa wyprawa do krainy naszych marzeń i pragnień motoryzacyjnych z lat

PRL. Oglądając te pojazdy bezwiednie przenosimy się do tamtych czasów i naszych wspomnień. Oczywiście dotyczy to osób w wieku 45+. Dla młodszych to interesujący przegląd tego, co jeździło po naszych drogach w latach 1945 – 2000. →→



















szość ze wspomnianych aut można zobaczyć na wystawie Skarb Narodu – klasyki w FSO. Perełkami na ekspozycji są też samochody znane nam wówczas tylko z gazet lub filmów.

Nie mogło tam oczywiście zabraknąć soli naszej ziemi, czyli całej gamy aut dostawczych – Żuków, Nys, Tarpaków – które w ostatnim czasie zyskują coraz większe uznanie wśród miłośników dawnej motoryzacji i kolekcjonerów.

Tu trzeba młodszym czytelnikom wyjaśnić, że nasze marzenia motoryzacyjne z lat PRL nie były zbyt górnolotne. Pragnęliśmy tego, co znaleźliśmy z ulic lub prasy i co było do bólu pragmatyczne. Dobrym przykładem tego stanu rzeczy był Mercedes – ten nie miał być ekskluzywny czy piękny, on miał być z silnikiem diesla. Panująca przez 45 lat po wojnie bieda odciskała wyraźne piętno na naszej emocjonalności i estetyce.

O czym marzyliśmy – o krajowych Warszawach, Syrenach, Polskich Fiatach, Polonezach. Wyższym poziomem były importowane z Krajów Demokracji Ludowej: Skody, Łady, Wartburgi, Dacie, Trabanty, Moskwicze, Zaporozce. Szczyt marzeń zaś stanowiły „zachodnie”: Volkswageny, Renówki, Ople, Peugeoty, Fordy a wśród nich królował Mercedes. Do tego dochodziła cała gama marek i modeli z całego świata, sprowadzanych w latach 70. przez polskich specjalistów (lekarzy, inżynierów, naukowców) powracających z kontraktów zagranicznych. Więk-

Ciekawym elementem wystawy są dioramy – odtworzony salon sprzedaży samochodów Daewoo z lat 90. oraz posterunek Milicji z lat 80.

Jednoślady (motocykle, skutery i motorowery) są tam w mniejszości i stanowią uzupełnienie głównego tematu ekspozycji.

Zwiedzanie wystawy odbywa się w grupach z przewodnikiem. Bilety wstępu (w cenie 40 zł) można kupić tylko w internecie (online) na stronie: <https://muzeumskarbnarodu.pl/> ■



Wędrówki po północnym Mazowszu

TEKST I ZDJĘCIA: MAREK HARASIMIUK

Pięknych okoliczności nigdy nie jest dość dla motocyklowego obieżyświata. A ponieważ, co już udowodniliśmy, nie ma w Polsce nieciekawych miejsc więc i tym razem wyruszamy aby je zwiedzić.

Również kolejny warunek, czyli zdrowie nam ciągle dopisuje, mimo wiszących nad głową zapowiedzi którejś tam fali „kurnawirusa”. Więc odpałszy motocykle, z działki Piotrka „Strażaka” koło Wyszkowa, na której już w uprzedniej trasie przebywaliśmy, wyruszamy w drogę.

Jedziemy w stronę Pułtuska. Przemykamy więc przez Wyszków bez nadmiernego rozglądania się i po kilkudziesięciu kilometrach dobrej drogi wiodącej głównie wśród żyznych pól docieramy do mostu na Narwi a po chwili parkujemy na niezwykłym rynku w Pułtusku. Co tu jest takiego niezwykłego? Primo: ładny ratusz ze stojącą obok murowaną wieżą. Z obydwu stron, ten niezwykle długi jak kiszka rynek, zamykają kościół biskupów płockich i zamek tychże biskupów. Natomiast na samym rynku wykładanym, jak w średniowieczu brukiem, w dni targowe rozkładają się niezliczone kramy i tętni tutaj niebываły gwar. W zamku, w którym teraz jest Dom Polonii, można obejrzeć najrozmaitsze wystawy malarstwa czy rzeźby. Przy rynku można i dobrze zjeść i posmakować znakomitych lodów. Natomiast pamiętam Pułtusk sprzed kilkudziesięciu lat jako zapyziałą miejscinę.

*Wyszków – Pułtusk –
Przasnysz – Opinogóra
– Ciechanów – Sarnowa
Góra – Pustelnia – Serock –
Wyszków. Około 200 km*

To historyczne miasto naoglądało się w swoich dziejach najrozmaitszych wydarzeń, w tym militarycznych. Gościł tutaj, po jednej z bitew, sam Napoleon Bonaparte. Nie oszczędzały go też pożary i powodzie, ale teraz wygląda pięknie.

Z Pułtuska kierujemy się na Szczytno i Przasnysz, lecz w Przemiarowie skręcamy na Karniewo (krótsza, choć bardzo dobra i mniej uczęszczana droga do Przasnysza). Przasnysz to kolejna miejscowość gdzie wrażenia są podobne do tych z Pułtuska. Wszędzie czyściutko i starannie odnowione. Z rynku jedziemy zobaczyć kościół, w którym był ochrzczony św. Stanisław Kostka i rozległy park z różnymi wodotryskami na wodnym akwenu, utworzonym przez rzeczkę Węgieńkę. Wyjeżdżając zaś z miasta trudno nie zwrócić uwagi na zbud-



Wyszków. Kościół pw. Św. Idziego.

wany, w stylu gotyku mazowieckiego, kościół i klasztor pobernardyński. Obok jest dużo mniej reprezentacyjnie się przedstawiający klasztor ss. Kapucynek (Klarysek).

Teraz dobrą drogą, choć mało urozmaiconą, docieramy do leżącej trochę na uboczu Opinogóry. Jest tutaj Muzeum Romantyzmu. Na terenie dużego zespołu parkowego w stylu angielskim stoi kilka najrozmaitszych budynków. Taki jednodniowy

wyjazd powoduje że nie mamy czasu na zbytne oglądanie zwiedzanych obiektów. Więc pospacerowawszy chwilę po parku i obejrzawszy pałac Krasieńskich z połowy XIX wieku kierujemy się do motocykli, zaparkowanych przed bramą, zespołu parkowo-muzealnego.

Czeka nas wizyta w pobliskim Ciechanowie. Najpierw podjeżdżamy pod zamek Piastów Mazowieckich, w którym podobno odbył się pojedynek Zbyszka z Bogdańca z Rotgierem, którego po ojcowsku miłował okrutny Zygfryd de Loeve, komtur ze Szczytna. Chyba tego pojedynku tu jednak nie było, bo zamek został ukończony kilka lat po domniemanej walce. Jakby nie było, to zamek znowu wygląda chyba nawet lepiej (a na pewno nowocześniej) niż za ostatnich książąt mazowieckich (początek XVI wieku). O dziejach Ciechanowa i jego budowlach można oczywiście snuć „opowieści dziwnej treści”. Zwłaszcza ciekawym i chwalebny dla polskiego oręża był moment spalenia bolszewickiej radiosta- ➔➔



Na rynku w Pułtusk.



Na rynku w Pułtusku.



cji w czasie rajdu polskiej konnicy na to miasto, będące wówczas w rękach Czerwonoarmistów, w sierpniu 1920 roku. My podjeżdżamy do kolejnej ciekawostki budownictwa użytkowego. Jest to wieża ciśnień, która co prawda nie jest zbyt stara, bo zaczęto ją budować w 1972 roku, ale poprzez

swój kształt dorobiła się znacznej renomy w rozmaitych architektonicznych klasyfikacjach.

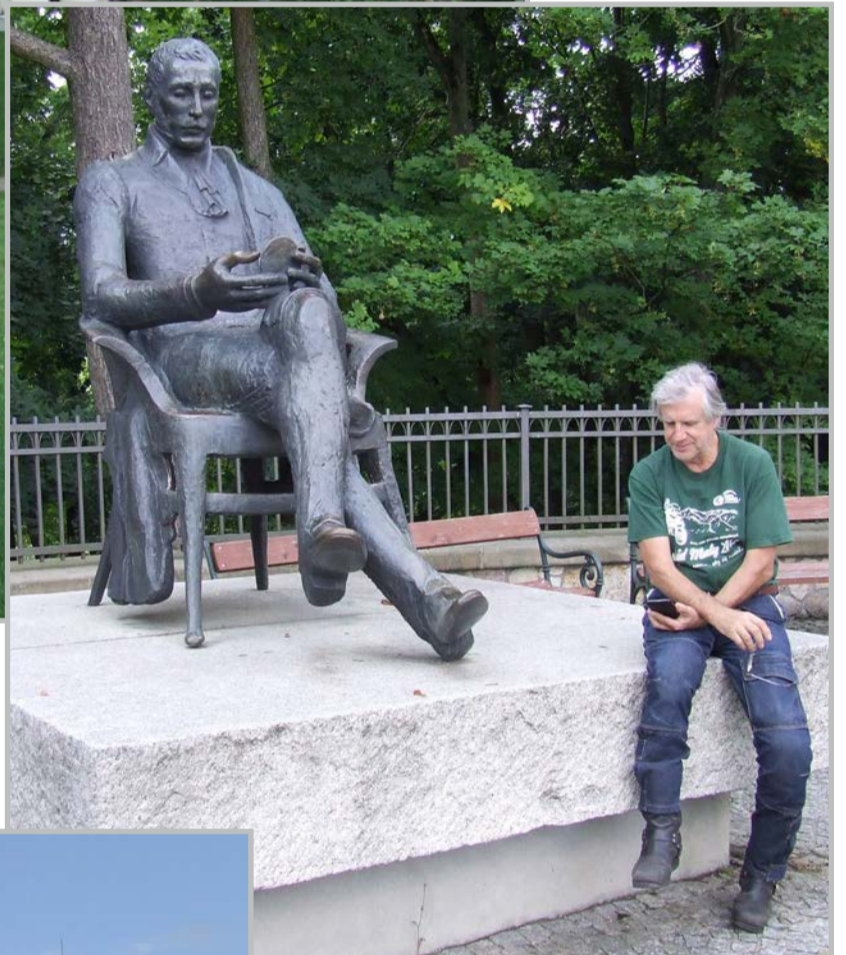
Z Ciechanowa wyjeżdżamy na Płońsk, ale po niecałych 10 km kiedy pokaże się drogowskaz na Sarnową Górę właśnie tam, w lewo, skręcamy. To o wzniesienie w tej miejscowości toczyły się heroiczne walki w 1920 roku. Wzgórze wielokrotnie przechodziło z rąk do rąk. Tutaj dopracowała się swojej chwalebnej nazwy czyli „Żelaznej” – 18 dywizja piechoty. U stóp wzgórza stoi kamienny pomnik, a umieszczone z boku tablice czczą bohaterów padłych w walce o ojczyznę. Wzgórze jest porośnięte laskiem, i w ogóle w tym rejonie teren jest takimiż laskami porośnięty. Jak było tutaj w 1920 roku?

Z Sarnowej Góry kierujemy się dalej na południe czyli na Bądkowo, Łopacin. Koło Łopacina, jeśli nie przegapimy drogowskazu, to dojedziemy do kolejnej ciekawostki w tym rejonie. Nazywa się ona po prostu Pustelnia. Wśród lasków i nad ciekim wodnym stoi kapliczka, a obok jest kopiec z krzyżem. To miejsce modlitwy, w którym miejscowa (i nie tylko) ludność znajduje ukojenie. Sprzyja tej zadumie cisza i urocze położenie. Przyznaję się, że osobiście zaczerpnąłem wody ze studzienki i ugasiłem pragnienie (podobno woda ma rozmaite ozdrowieńcze właściwości).

Dostawszy się teraz do Gąsocina napieramy na Nasielsk, o który jako ważny →



Przed neogotyckim pałacem Krasińskich w Opinogórze spotykamy p. Macieja Rayzachera, jednego z bohaterów serialu „Czarne Chmury”.



Piotr „Strażak” przysiadł u stóp pomnika Zygmunta Krasińskiego. Może i na niego jakaś wena spłynęła?



Piastowski zamek w Ciechanowie jest pięknie odrestaurowany.

węzeł kolejowy toczyły się kolejne straszliwe boje w 1920 roku.

Z Nasielska zaś jedziemy do Serocka. Serock to znowu powtórka z oglądania poprzednich miast. Niewielkie, ale zadbane miasteczko z ładnym rynkiem i ratuszem oraz ślicznym gotyckim kościołem. Na dodatek obok kościoła roz- →→



Niezwykle modernistyczna dawna wieża ciśnię. Ten obiekt teraz mieści „Park Nauki Torus”.



W Sarnowej Górze stoi kamienny głaz i tablice z inskrypcjami opisującymi straszne boje, które się tu toczyły w sierpniu 1920 roku.



Widok na Sarnową Górę miejsce krwawych walk z bolszewikami w 1920 roku.



A w nieodległej Pustelni można zadumać się nad zmiennymi kolejami losu swojego i bliźnich.

tacza się nieprzejrany widok na łączące się tutaj, a spiętrzone przez tamę w miejscowości Dębe, wody Bugu i Narwi. Za Serockiem przeprawiwszy się mostem nad szeroko rozlaną Narwią, prostą jak strzała drogą, docieramy do Wyszkowa. A z Wyszkowa polnymi dróżkami, już tylko hyc na działeczkę! A tam już →→

wiemy jak zagospodarować wieczór aby upłynął w fajnej koleżeńskej atmosferze. Drzewa szumią, grill skwierczy, a gestykulacja dłoni (na ogół czymś zajętych), wspomagających niezamykający się otwór gębowy, odbywa się w wielu poziomach...

Nie zawsze „wiek męski, wiek klęski” musi być posępny i bezbarwny. Stokrotne dzięki, panie Daimler, że wymyślił pan motocykl. ■

Niewielki, ale śliczny kościółek gotycki (odrestaurowany) w Serocku



Połączenie Narwi i Buga pod Serockiem to szeroko rozlany akwen wodny.

Felieton Erwina Gorzycy

Motocykle to zabawki do kręcenia się koło domu w weekendy

Pod koniec lipca wyruszyłem na dawno oczekiwany urlop. Moim ideałem spędzania wakacji są podróże motocyklowe. Podróż, czyli długi, wielodniowy wyjazd. Tak też było tym razem. Prawie trzy tygodnie wolnego, motocykl i tylko ogólny plan objechania Polski dookoła.

Na co dzień nie zawsze mam czas aby korzystać z motocykla. Ciężko mi pogodzić sprawy do załatwienia z jazdą jednośladem. Może czasem, kiedy sprawy mniej cisną, pogoda sprzyja i czasu trochę więcej. Motocyklowo spełniam się więc podróżując, co było zawsze w moim odczuciu najlepszym sposobem wykorzystania motocykla. Może przypomina to odsuwanie na później przyjemności, dzięki czemu staje się ona bardziej intensywna i bardziej cieszy? W moim środowisku, wśród najbliższych motocyklowych przyjaciół, temat ten wygląda podobnie.

W okolicy, w której mieszkam motocykli nie brak. W ciepłe dni, a szczególnie w weekendy, jest ich na drogach bardzo dużo, pomnożonych przez te, które podążają tranzytem w Bieszczady. Te wszystkie zjawiska wywołały we mnie złudne wrażenie, że podróżowanie motocyklami stało się



popularnym i oczywistym sposobem spędzania wakacji. Tym większe było moje zdziwienie, kiedy jadąc w środku sezonu, przez wiele dni po Polsce, motocykle widziałem sporadycznie. Zdarzało się, że w ciągu dnia minąłem ich kilka, z czego połowa to lokalni użytkownicy (raczej nie pasjonaci). W miarę pokonywanych kilometrów, kiedy definitywnie stwierdziłem, że to norma a nie przypadek, zacząłem zastanawiać się nad tym paradoksem.

A więc stawiam tezę – motocykle to zabawki do kręcenia się koło domu w weekendy. Nieliczne

odmienne przypadki są wyjątkami, które potwierdzają regułę.

Na poparcie tezy przytoczę historię, kiedy jeden z kolegów (postać znana w środowisku od lat), bez wątpienia dobry motocyklista, po kilkusetkilometrowej wycieczce stwierdził, że nawet mu się podobało, a trochę się obawiał, bo to był jego pierwszy raz. Wtedy myślałem, że to jakiś ewenement, kiedy człowiek żyjący motocyklami, kręci się tylko „koło komina”. Teraz coraz więcej znaków wskazuje, że to standard.

Cofając się do lat moich motocyklowych początków, ścieżka rozwoju wydawała się oczywista, czyli zaczynało się od kupna pojazdu (najczęściej do remontu), potem pierwsze jazdy koło garażu, poprawki niedoróbek, wyjazdy „na” a potem za miasto, pierwsze dłuższe wycieczki, jakieś zloty w drugim końcu Polski, a w końcu wielodniowe dalekie podróże. Jeśli ktoś tę ścieżkę przebył, zazwyczaj wiązał się z motocyklizmem na zawsze. Jeśli odpadł w trakcie, to zazwyczaj definitywnie.

W moim osobistym rankingu najbardziej podziwiałem tych motocyklistów, którzy potrafili robić trasy liczące wiele tysięcy kilometrów. To był mój wzorzec. Trzeba było być dobrym kierowcą, mechanikiem, mieć doświadczenie turystyczne i w dodatku być tolerancyjnym, dobrym kumplem, jeśli jechało się w grupie. Czy tak jest również dzisiaj? Musiałbym zapytać kolegów dużo młodszych ode mnie, zaczynających swą jednośladową przygodę. Obawiam się, że odpowiedź już znalazłem na drogach naszego pięknego kraju, kiedy przemierzając go wzdłuż i wszerz widziałem bardzo rzadko motocykl objuczony bagażami podobnie jak mój.

Jednocześnie cały mój wywód kłóci się z mnogością modeli motocykli strictly turystycznych, dostępnych i kupowanych powszechnie. Ba, mamy całą plejadę motocykli wyprawowych, gdzie nie musimy troczyć paskami brezentowych worków do bagażnika i zastanawiać się, jak to zrobić żeby nie odpadło. Gdzie one wszystkie są, skoro nie ma ich w środku sezonu na trasie?

reklama

iAuto

<https://iauto.warszawa.pl>



iAuto to miesięcznik o pasjonatach motoryzacji i o samochodach, o technologiach nowych i zapomnianych, o tym, co było, co jest i co będzie w motoryzacji, o rajdach, wyścigach czy rallycrossie, o bezpieczeństwie na drogach i eksploatacji samochodów... Wszystkie wydania w plikach PDF do pobrania na stronie:

<https://iauto.warszawa.pl>

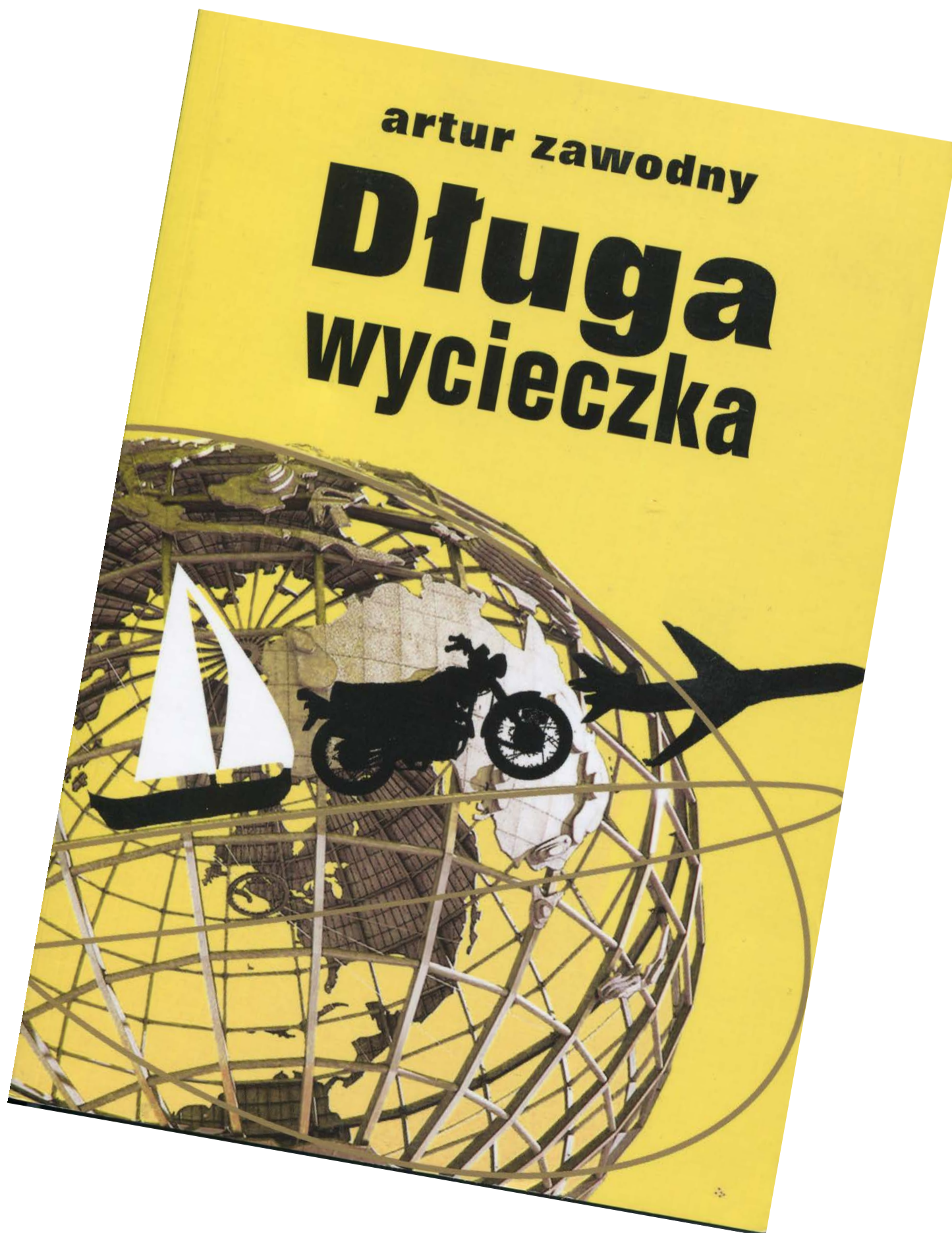


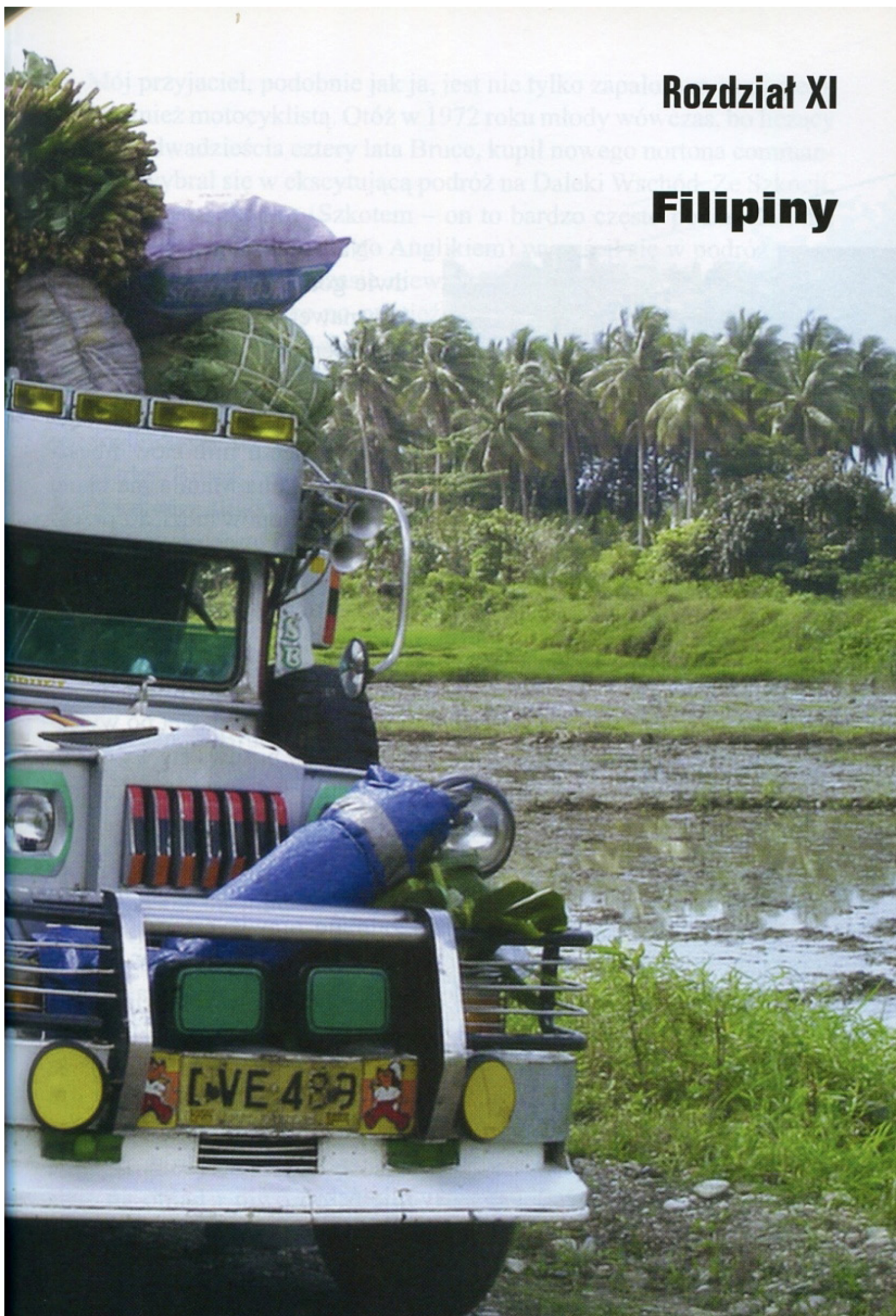
Ułatwienia dla kierowców, odświeżona Mazda2, opony z butelek PET, infrastruktura dla elektromobilności, pożegnanie Audi z Formułą E, policyjne Skody. Wrażenia z jazu – Suzuki Ignis, VW Arteon, Prezentacje – Nowy Lexus NX, Artykuły: Quo vadis Izera?, motoryzacja 30 lat później, opłaty drogowe inaczej, czym jest samochód?, komunikacja w małych miasteczkach, kupujemy używany, rozmowa o (nie)trzeźwych kierowcach, piknik w Wesołej, felieton M. Suszczewskiego, pożegnanie Ewy Zasada, Kalendarium M. Rzońcy

Wydanie do pobrania - [iAuto 158](https://iauto.warszawa.pl)

Powieść w odcinkach

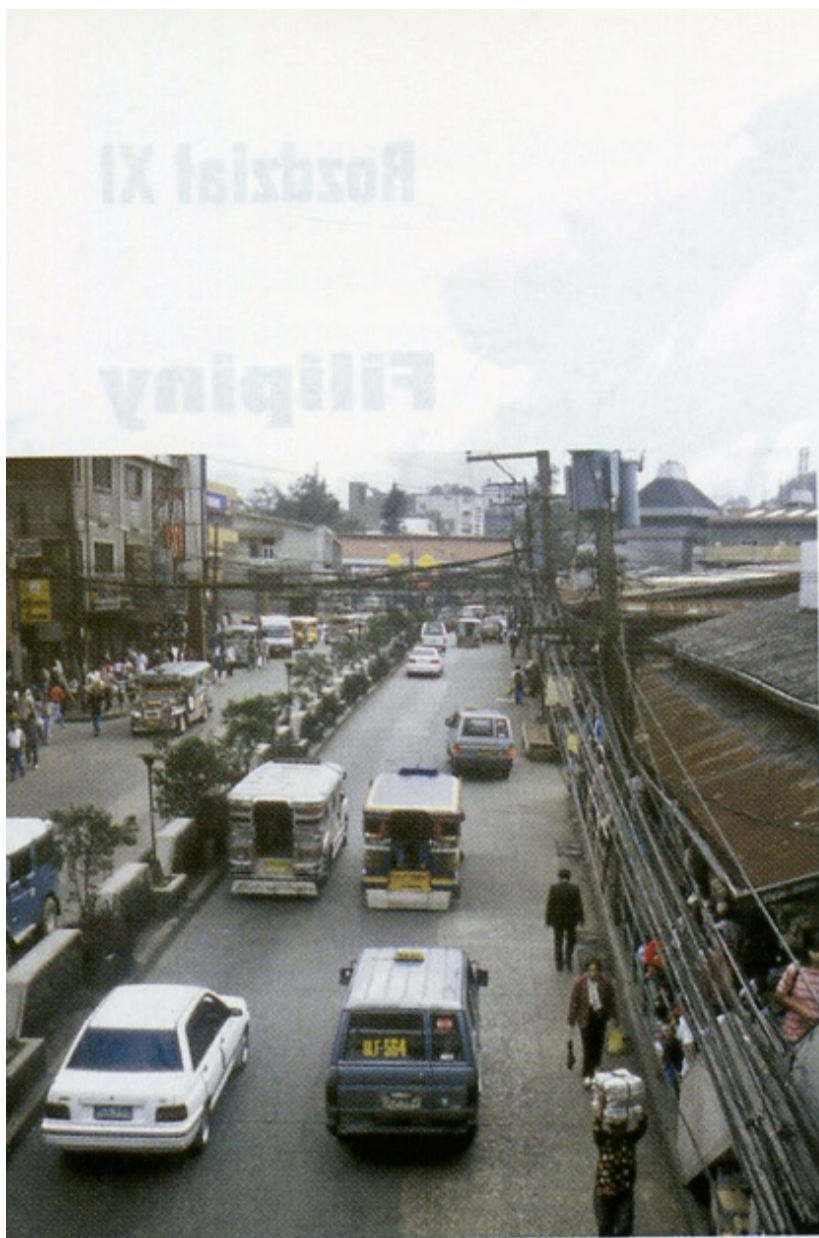
Artur Zawodny „Długa wycieczka” (cz. 10)





Rozdział XI

Filipiny



Na Filipiny dostać się łatwo: dwie godziny lotu z Hongkongu i to nawet niecałe. Przeładowany Boeing 747 ląduje gładko w Manili, stolicy kraju siedmiu tysięcy stu trzech wysp i siedemdziesięciu milionów mieszkańców. Sama Manila ma około dwóch milionów ludzi, a z przedmieściami łącznie do prawie dziesięciu milionów. Miasto nie jest brzydkie, lecz ohydne. Zatłoczone pojazdami, tak że trudno mówić o płynnym ruchu.

Trudno jest także uciec z metropolii samochodem i nawet po wyjeździe z miasta na płatną autostradę sznur pojazdów posuwa się w żółtym tempie. Moim celem jest Subic, miasto leżące nad zatoką, gdzie mój dawny przyjaciel z Hongkongu, żeglarz Bruce, zorganizował dwie hondy o pojemności silnika 200 ccm każda.

Dojazd do Subic Yacht Club, gdzie Bruce czasami mieszka na swoim czterdziestodwustopowym keczu, zajmuje prawie cztery godziny, mimo że dystans wynosi zaledwie sto pięćdziesiąt kilometrów. (Celowo napisałem „czasami”, bo Bruce, zapalony żeglarz, mieszka na stałe w Manili).

W Subic była przez wiele lat amerykańska baza wojskowa, ale Amerykanie już dawno się stąd wynieśli, ku niezadowoleniu niektórych żołnierzy oraz dziewcząt, którym urwało się stałe, lukratywne zajęcie. Zostawili jednak dobrze zagospodarowany teren, z siecią dróg, jakością przewyższających nawet dobre szosy filipińskie.

Mój przyjaciel, podobnie jak ja, jest nie tylko zapalonym żeglarzem, lecz również motocyklistą. Otóż w 1972 roku młody wówczas, bo liczący zaledwie dwadzieścia cztery lata Bruce, kupił nowego nortona commando 750 i wybrał się w ekscytującą podróż na Daleki Wschód. Ze Szkocji, bo Bruce jest Szkotem (Szkotem – on to bardzo często podkreśla i nie toleruje nikogo, kto nazwie go Anglikiem) wypuścił się w podróż przez kraje, o których w tym czasie niewielu ludzi słyszało, chociaż były na mapie od stuleci. Bruce po przyjeździe na Daleki Wschód ostatecznie wylądował w Australii. Tamże wyszykował sobie stary, drewniany jacht, którym postanowił się wybrać do Ameryki Południowej. Piszę o żeglarskich przygodach Bruce'a dlatego, żeby pokazać czytelnikom, jakie to przypadki łączą, wiążą lub rozdzielają ludzi.

Kiedyś Bruce, w czasie swojej podróży z Sydney do Ameryki zarzucił kotwicę w jednym z portów na Mauritiusie. Zauważył wówczas wchodzący do portu jacht, który wyglądał na bardzo zniszczony długim rejssem. Kiedy w końcu cumy unieruchomiły go przy pomoście, wyskoczyła z niego jakaś młoda kobieta i rzuciła się Bruce'owi na szyję szczęśliwa, ze łzami w oczach. Była to pani Listkiewicz, pierwsza kobieta, która samotnie opłynęła kulę ziemską. W tym to właśnie dniu dobiła szczęśliwie do portu po pięćdziesięciu siedmiu dniach samotnego rejsu przez ocean, a Bruce był pierwszym człowiekiem, jakiego ujrzała na lądzie. Mój przyjaciel napisał książkę, przewodnik żeglarski, w którym mile wspomina spotkanie z polską podróżniczką.

No, ale teraz do motocykli! Bruce czekał na mnie w Subic Yacht Club i zaoferował mi koję na swoim jachcie. Jednak grzecznie odmówiłem, gdyż powietrze było wilgotne, panował koszmarny upał, postanowiłem więc ulokować się w miejscowym hotelu. Robiło się już ciemno, kiedy Bruce zaprosił mnie na obiad i piwo do małej



restauracji, aby omówić plany podróży po Filipinach. Motory mieliśmy odebrać już nazajutrz.

Po odebraniu motorów jedziemy na umówione dzień wcześniej spotkanie, a potem robimy kilka zdjęć, wsiadamy na hondy i w drogę. Nasze przeznaczenie to Banaue, mała miejscowość wypoczynkowa, leżąca około trzystu kilometrów na północ od Subic. Jest już prawie dwunasta, więc „bez bólu” powinniśmy być na miejscu przed zmierzchem, gdyż przeciętna prędkość 50 kilometrów na godzinę jest osiągalna nawet na motorowerze. Jak się przekonamy, przysłowia są mądrością narodów, więc „nie mów hop, póki nie przeskoczysz”.



Dopóki mkniemy wąską drogą nad brzegiem, mijając małe osiedla i miasteczka, jest wspaniale. Jadąc dalej na północ, docieramy do większego miasta Dagupa, gdzie grzęźniemy niestety w morderczych zatorach. Setki zionących czarnymi spalinami *jeepneys*, napędzanych silnikami diesla, oraz całe tłumy trójkołowych rikszy z dymiącymi motorami walczą o pierwszeństwo prze-

jazdu, powodując nieopisany chaos. Upał prawie trzydzieści stopni, czarne wyziewy z silników podwyższają jeszcze temperaturę i pozostawiają warstwę sadzy na naszych twarzach. Kiedy po godzinie tortur stajemy, aby odsapnąć, nie mogę się powstrzymać od śmiechu, widząc jak po policzkach Bruce'a spływają wąskie strumyki potu, tworząc malownicze obrazki na czarnym tle. Moje oblicze, jako że starsze, wyglądało pewnie znacznie gorzej, całe szczęście, że nie miałem lusterka.

Muszę tu nieco przerwać opis naszej podróży, aby zapoznać czytelników z systemem transportu na Filipinach. Otóż opiera się on wyłącznie na wspomnianych powyżej *jeepneys* (dodaję „s”, gdyż to liczba mnoga). *Jeepney* to mały „autobus”, którego początki sięgają czasów powojennych. Amerykanie pozostawili wówczas dużo dżipów, które zaczęto przy-

stosowywać do transportu ludzi. Nazwa „dżip” pochodzi od skrótu G.P., *general purpose*, czyli do ogólnego użytku. G.P. po angielsku wymawia się „dzi pi” i stąd mamy „dżip”. Później podjęto produkcję większych pojazdów o tym samym charakterze. Jest ich w kraju mnóstwo, warto jednak podkreślić, że trudno znaleźć dwa jednakowe. Niektóre z nich są prawdziwymi dziełami sztuki, inne zaś to proste metalowe pudełka z blachy galwanizowanej albo nierdzewnej. Mogą one pomieścić około dwudziestu pasażerów, ściśniętych na dwóch podłużnych ławkach po obu stronach pojazdu. Ci, którzy chcą się



dostać do wyjścia, muszą przemieszczać się w pozycji embrionalnej, ze względu na niski sufit jeepneya. Wygody te kosztują każdego pasażera około dwudziestu centów w zależności od tego, jak daleko chce jechać.

Kierowcy, łasi na każdy grosz, zabierają po drodze wszystkich chętnych i zawsze wszędzie się zatrzymują, toteż w środku zwykle jest

bardzo ciasno, co przy temperaturze trzydziestu stopni nie sprawia żadnej przyjemności. Systematyczna konserwacja pojazdów nie jest tu popularna, jeepneye jeżdżą więc do całkowitego zniszczenia, ale nim to nastąpi, nieźle zanieczyszczają atmosferę. Właściwie to trudno znaleźć taki, który nie dymi.



Tricycle czyli motorowa riksza – to mały motocykl z wózkiem, przeznaczony na krótkie trasy, zaprojektowany do przewozu trzech osób. Jest tańszy od jeepneya, gdyż przejażdżka nim kosztuje około piętnastu centów, jednak niezbyt komfortowy. Często widuje się cztery osoby na motocyklu i trzy w koszu, przez co pojazd z dwusuwowym motorem o pojemności stu centymetrów porusza się powoli, ciągnąc za sobą wspaniałe pióropusze dymu, zwłaszcza na odcinkach pod górkę. Każdy boczny

wózek jest kryty dachem, oryginalny w swoim wyglądzie i niepowtarzalny. Trudno opisać to zjawisko słowami, nawet zdjęcia nie są w stanie oddać fantastycznego wyglądu tych pojazdów. Typowy to widok na Filipinach.

No, ale wracajmy do naszej podróży. Zmierzch już zapadał, kiedy tankowaliśmy benzynę, płacąc trzydzieści trzy centy za litr. Mapa wskazywała, że do celu została nam jeszcze ponad setka, ale trudno to dokładnie określić ze względu na bardzo ubogie oznakowanie dróg. W czasie całej podróży widziałem pięć, no, może sześć znaków podających odległość; drogowskazy również trafiają się rzadko. Bruce nie chce słyszeć o nocnym odpoczynku i namawia mnie do dalszej jazdy. Zgadzam się w końcu, łamiąc swoją zasadę niejeżdżenia po zmroku. Ostrożnie jadę za nim, ponieważ jako tutejszy dobrze zna drogę. W końcu, po prawie czterech godzinach jazdy na światłach, półżywi i czarni jak diabły, dobijamy do miejsca przeznaczenia, osiągając przeciętną „aż” 40 kilometrów na godzinę! W małym hotelu bierzemy dwa pokoje typu „de luxe” za jedyne dwadzieścia pięć dolarów na głowę, po czym udajemy się do lokalnego baru na piwo i lekki posiłek.

Okazuje się, że bar jest nastawiony głównie na usługi dla panów, o czym świadczy zachęcający neon. Wewnątrz kilka bardzo skąpo ubranych dziewcząt podskakuje ponętnie, co cieszy klientów, a dziewczynom przy tym upale wcale nie jest za zimno. W większości goście lokalu to turyści, gdyż tubylcy rzadko tu przychodzą, bo nie stać ich na piwo w cenie pięćdziesiąt centów.

Nim zdążyliśmy opróżnić po kufelku, otrzymaliśmy już kilka ofert od miłych pań, z których najstarsza nie miała pewnikiem dwudziestu lat. Wyciągam Bruce'a na taras, gdzie zamawiamy drugie piwo i lekki obiad w postaci sałaty ze świeżą rybą z rusztu. Wspaniale!



Wkrótce jednak ponownie mamy towarzystwo pracowitych dziewcząt, którym musimy postawić drinki, bo inaczej nie wypada – a następnie w ekspresowym tempie uciekamy do własnych pokoi (moja żona Ania skacze teraz pewnie do góry wołając: „Art – good boy!”).

Następnego dnia dostajemy się do kolejnego miejsca, które bardzo mnie interesuje. Otóż w tych okolicach znajdują się słynne *Banaue Rice Terraces*, czyli Tarasy Ryżowe w Banaue, podob-



no uznawane za ósmy cud świata. Położone w górach na wysokości tysiąca trzystu metrów nad poziomem morza, są najdłuższym trwającym dziełem tego typu w historii całej ludzkości. Zajmują setki hektarów, a prace nad nimi rozpoczęły się około trzech tysięcy lat temu i trwają do dziś. Tarasy są bardzo wąskie i strome, tak że nawet zwierzęta nie mogą się po nich bezpiecznie poruszać.

Ich całkowita długość przekroczyłaby dziesięciokrotnie długość Chińskiego Muru, gdyby je umieścić w jednym rzędzie.

Aby tam dotrzeć, postanowiliśmy dojechać do dużego miasta Baguio, dalej do Bantok a później na południe do Banaue. O Baguio słyszałem, że leży dość wysoko, powietrze zatem powinno być tam czystsze, a temperatura niższa niż nad morzem. Mieliśmy więc niezłe argumenty przemawiające za tym, żeby tam się udać. Postanowiliśmy odwiedzić mieszkającą niedaleko dawną znajomą Bruce'a. Dobiliśmy do celu tuż po południu i nie mogąc się oprzeć zaproszeniu miłej pani, zostaliśmy na noc, licząc, że następnego dnia „połkniemy” bez trudu pozostałe sto siedemdziesiąt kilometrów, które dzieliły nas od tarasów.

Okazało się, że wszystko potoczyło się inaczej, a przysłowie „nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło” spełniło się co do joty.

Po smacznym i tanim obiedzie, bo około piętnastu dolarów za trzy osoby, wynajmujemy pokoje w hotelu za dwanaście dolarów, aby następnego dnia wyruszyć wczesnym rankiem, jako że tubylcy ostrzegają przed

trudną, powolną, górską drogą, miejscami pozbawioną asfaltu. Wyruszamy około ósmej rano i zaraz napotykamy pierwszą niespodziankę: musimy przedrzeć się przez całe miasto, niesamowicie zatłoczone setkami *jeepneys*. Powietrze jest tak zanieczyszczone, że po półgodzinie mamy w oczach łzy od wyziewów spalin.

Ulice są bardzo strome, a silniki diesla, pracujące pod obciążeniem, zwiększają produkcję dymu; czegoś takiego jeszcze nigdy nie widziałem. Posuwamy się jednak twardo naprzód, przekonani że za miastem liczba pojazdów się zmniejszy, a świeże powietrze zregeneruje zatrute płuca. Gdzie tam! Wąska, kręta droga zmusza autobusy, *jeepneys* i ciężarówki do powolnej jazdy, więc kłęby spalin nadal nas nie opuszczają.

W końcu asfalt się kończy, a zaczyna mordercza, wyboista droga, która nie pozwala wrzucić nawet trójki. Ostre zakręty uniemożliwiają wyprzedzanie, a jeśli już się to uda, wkrótce duży samochód lub autobus, trzęsący się na wertepach, dogania nas na zjeździe z góry i siedzi na tylnym kółku, dosłownie w odległości paru metrów. Nawierzchnia to nie żaden szuter czy kocie łby, tylko ostre kamienie wysoko wystające ponad grubą warstwę żwiru. Tu i ówdzie trafia się śliska glina, woda, a nawet widać duże głazy. Jak na ironię, jest to płatna droga! Tak, myto płaci się zaraz przy wyjeździe z miasta; nawet w Chinach czegoś takiego nie było. Co gorsza, końca nie widać, oznakowań brak, daję więc Bruce'owi znak i zatrzymujemy się na popas, aby ocenić sytuację.

Porównujemy zegarki z licznikami: przez ostatnie dwie godziny przejechaliśmy „aż” czterdzieści kilometrów! Do najbliższego miasta jeszcze siedemdziesiąt, a do celu sto trzydzieści!

Po drodze spotykamy jeszcze dziwny pojazd, prowadzony przez tutejszego rolnika. Patrząc na niego, przypomniałem sobie dawne czasy, kiedy marzyłem, aby stać się posiadaczem dwóch, a potem „czterech kółek”, ten biedak chciałby zapewne mieć chociaż dwa, nawet drewniane.



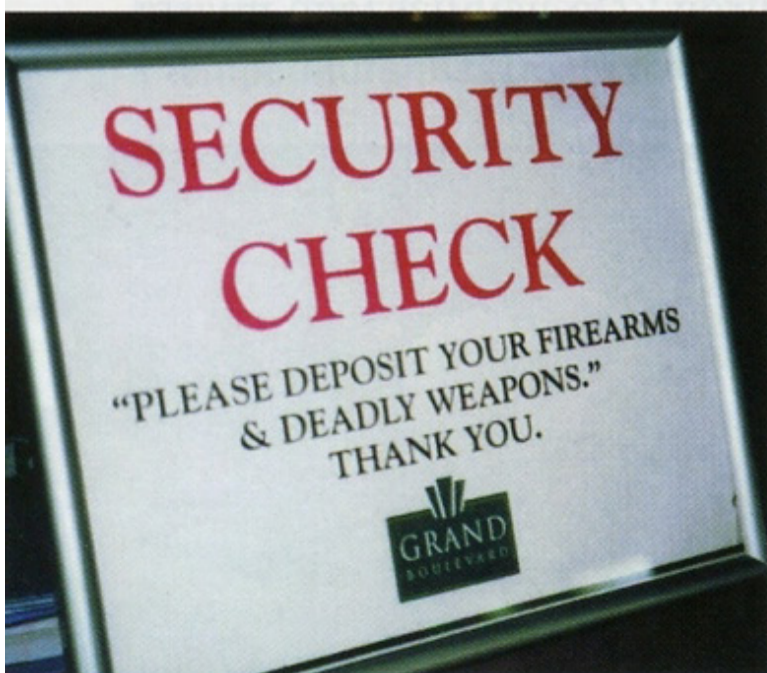
Jedziemy dalej i po kilku kilometrach trafiamy na ekipę geodetów; znają okolicę i zapewniają, że droga do końca się nie zmieni. A więc sto trzydzieści kilometrów to sześć lub siedem godzin jazdy, o ile nic się nie wydarzy. Nie mamy żadnych narzędzi, części, nawet głupia awaria dętki może zapewnić nam „przyjemny” nocleg na kamieniach. Proponuję powrót i następną próbę dłuższą, ale lepszą trasą z drugiej strony. Bruce nie oponuje i po dwóch godzinach „cudownej” przejażdżki znów jesteśmy w Baguio, czterdzieści kilometrów „do tyłu”. Tu musimy dalej kierować się na południe, aby dobrnąć do głównej drogi na północ.

Oczywiście znowu to samo! Wleczeni się noga za nogą przez całe miasto, aby w końcu znaleźć chińską restaurację, w której dostajemy wspaniały lunch dla dwóch osób za niecałe dziesięć dolarów. Pokrzepieni ruszamy dalej.

Jest teraz trochę mniejszy ruch, mniej spalin. Dopiero w następnym mieście Urdaneta wpadamy w nowy korek: jedyńka, dwójka, wyprzedzanie z prawej, z lewej, jazda pod prąd, po chodniku, poboczu, gdzie się da, aby do przodu. W końcu ciągnę swojego towarzysza do McDonald's, aby znów poddać ocenie naszą sytuację i trochę odzipnąć. Motory parkujemy tuż przy wejściu, bez większych obaw, stoi tam bowiem uzbrojony (tak, ma rewolwer) strażnik, a przy drugich drzwiach jego kolega, również zaopatrzone w broń. (Przy okazji warto wspomnieć, że widziałem też uzbrojonych strażników w Dunkin Donut, hotelach, restauracjach, na stacjach benzynowych. Tamże na drzwiach wisi tabliczka z napisem: „Wstęp z bronią palną surowo wzbroniony”

– nie komentuję).

Stając przy hondzie Bruce'a stwierdzam, że dalsza jazda to tortura, grożąca zatruciem organizmu. Nie protestuje, wobec czego decydujemy się wracać „do domu”, do Subic. Mając jeszcze trzy dni urlopu, wstąpimy po drodze do Pinatubo, gdzie w 1991 roku nastąpił wybuch słynnego wulkanu, którego popiół zniszczył duże połacie pobliskich terenów.



Wydostajemy się zatem z miasta, w zaduchu i smrodzie, po to, ażeby za kilka kilometrów znów trafić do następnego miasta, gdzie wszystko powtarza się od nowa. Podróżujemy tu motorem zaledwie trzy dni, na liczniku jest niecałe sześćset kilometrów i ciągle nie możemy się wydostać na jakąś znośną drogę. Czy można tu znaleźć jakąś trasę, aby móc pojeździć po niej motocyklem, ciesząc się świeżym powietrzem w płucach? Czy są tu jakieś ładne miasta, czyste i zachęcające do dłuższego pobytu?

Bruce mieszka tu już prawie cztery lata i twierdzi, że Filipiny są ładne tylko z pokładu jachtu i to zaraz przy brzegu. Myślę, że ma sporo racji i zastanawiam się, czy nie oddać motorów, żeby raczej trochę pożeglować.

Okazało się, że los podjął za mnie decyzję. Jadąc pierwszy, tuż na przedmieściach wielkiego miasta Tarlac, usłyszałem podejrzane odgłosy pochodzące z górnej części silnika. Jednocześnie motor zaczął tracić moc i po chwili zostałem zmuszony do zjechania na pobocze, gdzie mój pojazd ostatecznie wyzionął ducha. Wyglądało mi to na jakiś defekt zaworu (wypalenie, zawieszenie?), a wszelkie próby uruchomienia okazały się bezowocne.

Po paru minutach jesteśmy już otoczeni tłumem mieszkańców, których krzyki, gestykulacja i komentarze uniemożliwiają nam zebranie myśli. Co gorsza zapada już zmierzch, a my nie mamy jak się dostać do najbliższego miasta z noclegiem.

Dowiadujemy się, że bez trudu złapiemy autobus, a dalej w mieście taksówka dowiezie nas do hotelu. Mówiąc o udzielaniu informacji, warto dodać, że prawie każdy mówi tu po angielsku, w szkołach jest to przedmiot obowiązkowy, nawet cenzurki pisane są w tym języku.



„Motorowery w PRL”

TEKST: MAREK SZELAŃGOWSKI

Dla większości z nas motorower był pierwszym pojazdem silnikowym, którym jeździliśmy. Później robiliśmy krok dalej, do motocykli lub samochodów. Na lata zapominaliśmy o swoich pierwszych motorowerach fascynując się „większą” motoryzacją. Po wielu latach nostalgicznie lubimy jednak wracać do początków. Widzę to wyraźnie po kilkunastu moich znajomych. Coraz częściej w ich garażach, obok nowych aut osobowych, terenówek czy współczesnych motocykli, pojawiają się Komary, Romety, Jawy czy Simsony. Są dla nich wehikułem czasu, namacalnym dowodem początków ich pasji, przypomnieniem lat młodości.

Dziwny to widok, gdy obok majestatycznego Harleya-Davidsona czy Indiana albo BMW lub Hondy stoi niewielki, skromny Komar czy Romet. Gdy jednak chwile o tym pomyślimy widok ten przestaje być dziwny, a staje się wzruszający – pokazuje się wspomnień. Właśnie obserwacja owych „wspomnień” stała się inspiracją do napisania książki „Motorowery w PRL, rzecz o motoryzacji i nie tylko...”. Tak powiedział mi autor tej publikacji – Tomasz Szczerbicki. Wspomniana książka została wydana jesienią 2018 roku. Zastanawiający jest fakt, że nikt wcześniej nie wpadł na pomysł takiej publikacji.

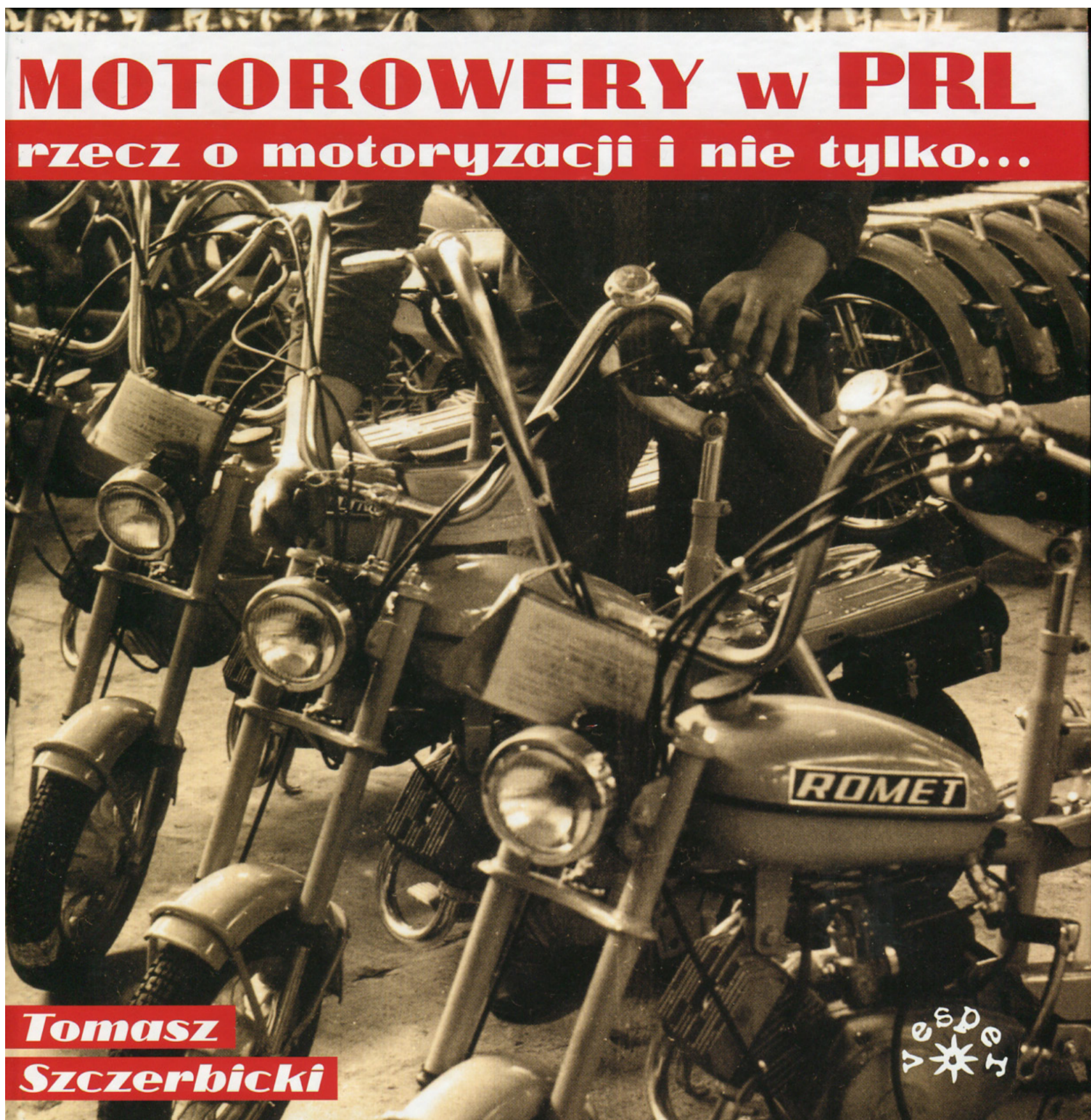
Historia motorowerów w Polsce – w dzisiejszym rozumieniu tego terminu – zaczyna się w połowie lat 30. Wtedy motorowerami były u nas „setki”, czyli małe pojazdy napędzane silnikami o pojemnościach skokowych w granicach 95 – 99 cm³. Miały one podobne preferencje jak dziś – można było nimi jeździć bez prawa jazdy, zwolnione były z niektórych opłat. Większość oferowanych u nas setek

były to nieco przerobione rowery z wmontowanym silnikiem. Były też setki uruchamiane kopniakiem, jak motocykl. W drugiej połowie lat 30. powstało u nas kilka wytwórni i montowni takich pojazdów, np. Niemen, Perkun, Podkowa, Tornedo, Wul-Gum, SHL, Zuch, WNP i inne. Ta historia zajmuje w książce 115 stron z 392 całości publikacji.

Po II wojnie światowej pierwsze krajowe motorowery powstały w połowie lat 50. Były to Ryś i jego skromniejszy brat Żak. Kilka lat później w Bydgoszczy zaczęto produkować Komary. Na początku lat 70. na rynek zaczęły trafiać Romety, ze sztandarową w tej grupie motorynką.

Równolegle z produkcją krajową pojawiały się u nas motorowery importowane. W tej grupie najliczniejsze były Jawy (mustang i skuter) oraz Simsony. Były one wielkim marzeniem większości młodych ludzi. Dziś możemy dzielić się na tych, którzy kiedyś marzyli o Jawkach i tych o Simsonach.

A jak ta historia została opisana we wspomnianej książce? Choć nie ma tego w tytule opowieść dotyczy lat 1918 – 1990. Jak już wspomniałem →→



pierwsze 115 stron to czasy 1918 – 1939. Potem nieco ponad 20 stron zajmuje opis motorowerów w czasie II wojny światowej. Ostatnie 250 stron to historia najnowsza, czyli lata 1945 – 1990. I chyba ten ostatni rozdział najbliższy jest naszym wspomnieniom i dawnym marzeniom.

Opowieść toczy się chronologicznie. Dodatkowo na stronie 178 znalazł się tabelaryczny „wykaz motorowerów i silników doczepnych do rowerów, które powstały w Polsce w latach 1956 – 1990”. Podobnie jak w innych książkach tego autora, jest tu dużo

cytatów źródłowych i fotografii. Większość podawanych faktów potwierdzana jest właśnie cytatem źródłowym. To ciekawy zabieg, który daje pewność wiarygodności informacji. Pokazuje też profesjonalizm autora. Zapytałem o to Tomasza Szczerbickiego: (...) *W wielu moich książkach stosuje ten zabieg, aby pokazać czytelnikowi źródło informacji. Daje to też pewien pogląd na realia tamtych lat (...).*

Jeszcze na chwile chciałbym zostać przy cytowanych materiałach źródłowych. Dotyczą one nie tylko kwestii produkcji i sprzedaży motorowerów, ale →→

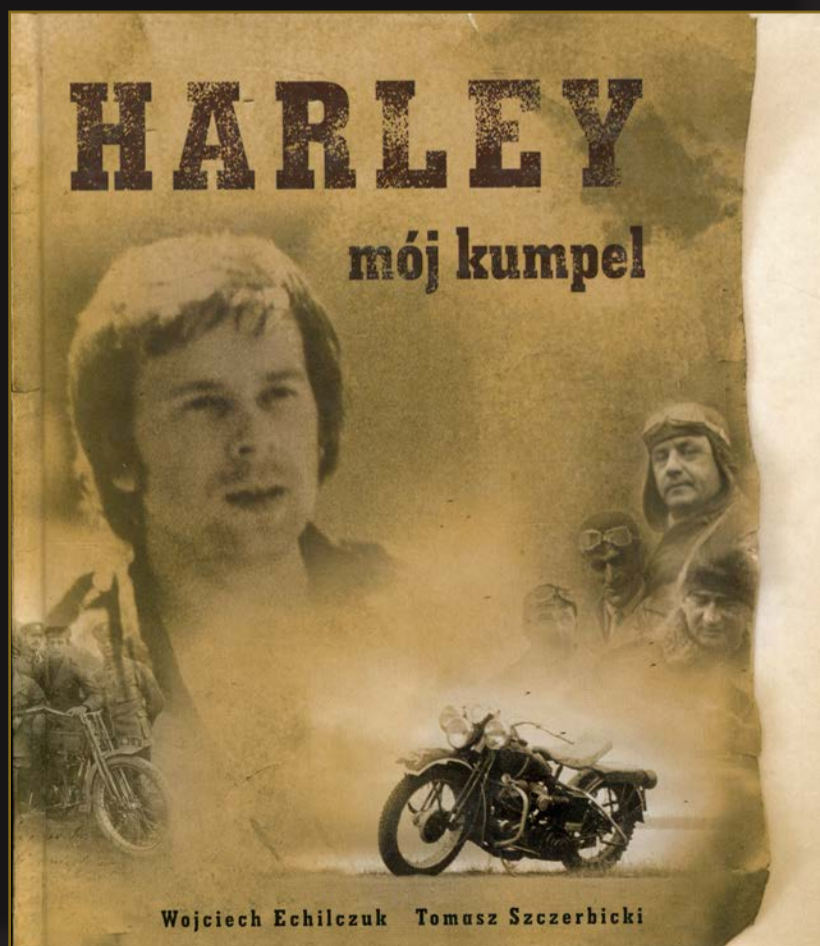
również innych zjawisk, np. wyczynów. Takim jest opis wytrzymałościowej jazdy non-stop motorem Komar, zorganizowanej przez wrocławskich licealistów w 1974 roku. Po ponad 40 latach Tomaszowi Szczerbickiemu udało się odnaleźć jednego z bohaterów tego wyczynu – dziś znanego muzealnika i właściciela jednej z największych kolekcji motocykli amerykańskich w Polsce – Piotra Gerbera. Innym wyczynem były przedwojenne mecze piłki nożnej, gdzie zawodnicy jeździli na setkach.

Poza warstwą faktograficzną można w tej publikacji odnaleźć sporo wątków emocjonalnych. Jak pisze autor – jego przygoda z jednośladami rozpoczęła się w 1983 roku właśnie od motoroweru Romet 780 Kadet. Dużo jest tu wątków nawiązujących do zjawiska, o którym napisałem w pierwszych słowach – czyli nostalgii do początków naszej pasji czy niekiedy realizacji marzeń, których kiedyś nie dane nam było urzeczywistnić. Obserwowałem to ostatnio u kolegi (starego motocyklisty), który po latach kupił Simsona S51, o którym kiedyś marzył, a którego w młodości nie miał.

Książka mi się podobała, zarówno pod względem pomysłu, formy jak i treści, ale każda porządna recenzja powinna zawierać w sobie trochę narzekania. Nie mogę wychodzić poza ramy pewnych standardów dziennikarskich, więc oto łyżka dziegciu do tej beczki miodu. Może mogłaby być dłuższa a opisy wnikliwsze..., ale prawie 400 stron jak na taki temat to sporo. Może fotografie mogłyby być kolorowe..., ale wtedy cena detaliczna książki byłaby zapewne większa o 50 – 70%. Może papier mógłby być lepszy, w tej serii to książka na najszabszym papierze. Może... coś tam jeszcze, ale to już oceńcie sami.

Książka Tomasza Szczerbickiego „Motorowery w PRL, rzecz o motoryzacji i nie tylko...” jest cały czas dostępna w sprzedaży. W internetowej księgarni wydawcy (Vesper) kosztuje 48 zł plus koszty przesyłki. Na portalach ogłoszeniowych i w księgarniach internetowych można ją kupić w granicach 50 – 70 zł. Nieco droższa jest w księgarniach stacjonarnych. ■

reklama



Już niebawem ukaże się limitowane
wznowienie kultowej książki:
Harley mój kumpel

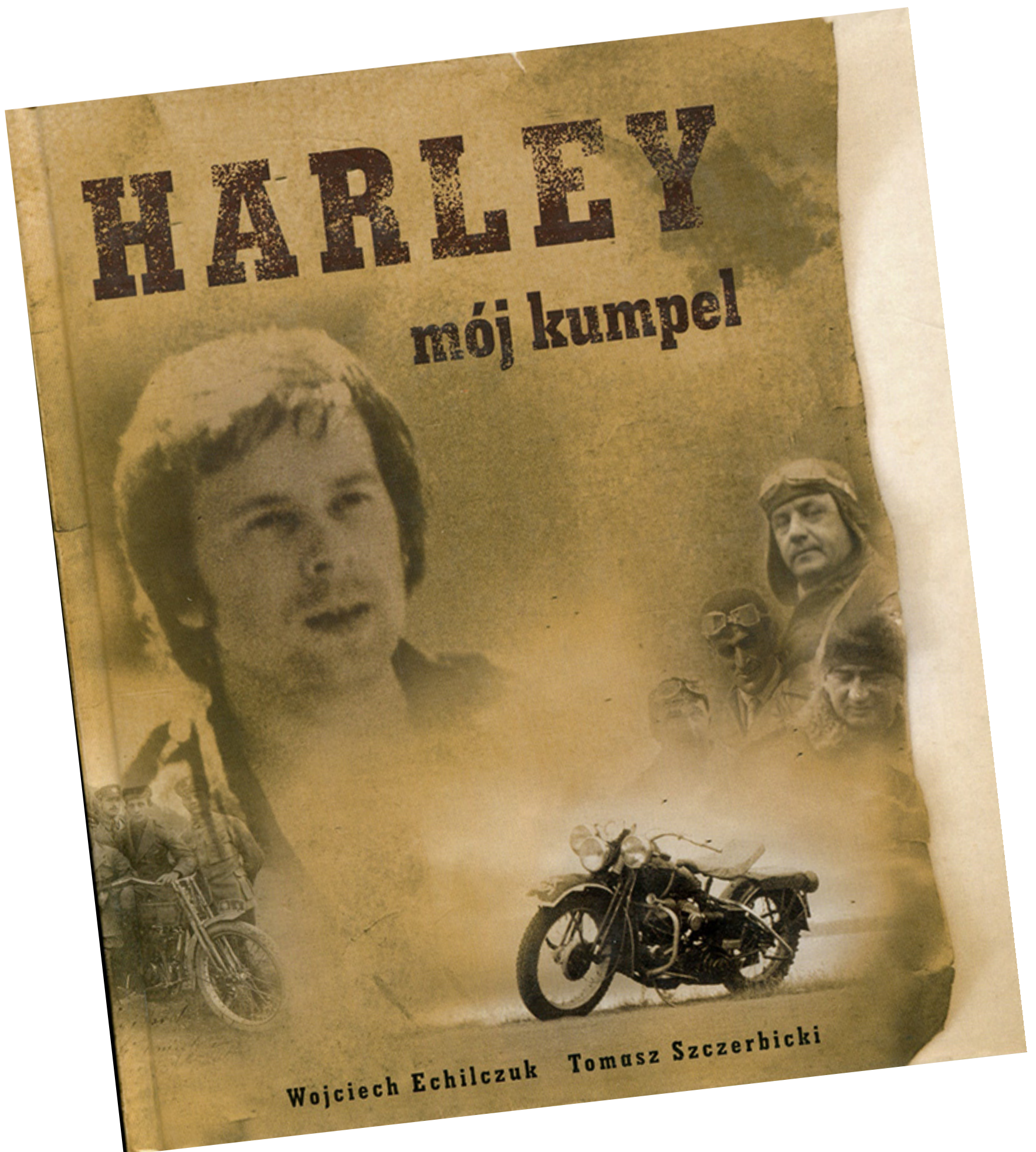
Będzie dostępne w sprzedaży
wysyłkowej w naszej redakcji.

Na życzenie, egzemplarze kupione
u nas mogą posiadać imienną
dedykację dla ciebie lub osoby,
która wskażesz.

Znasz lepszy pomysł na
motocyklowy prezent?

Powieść w odcinkach

Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel” (cz. 10)





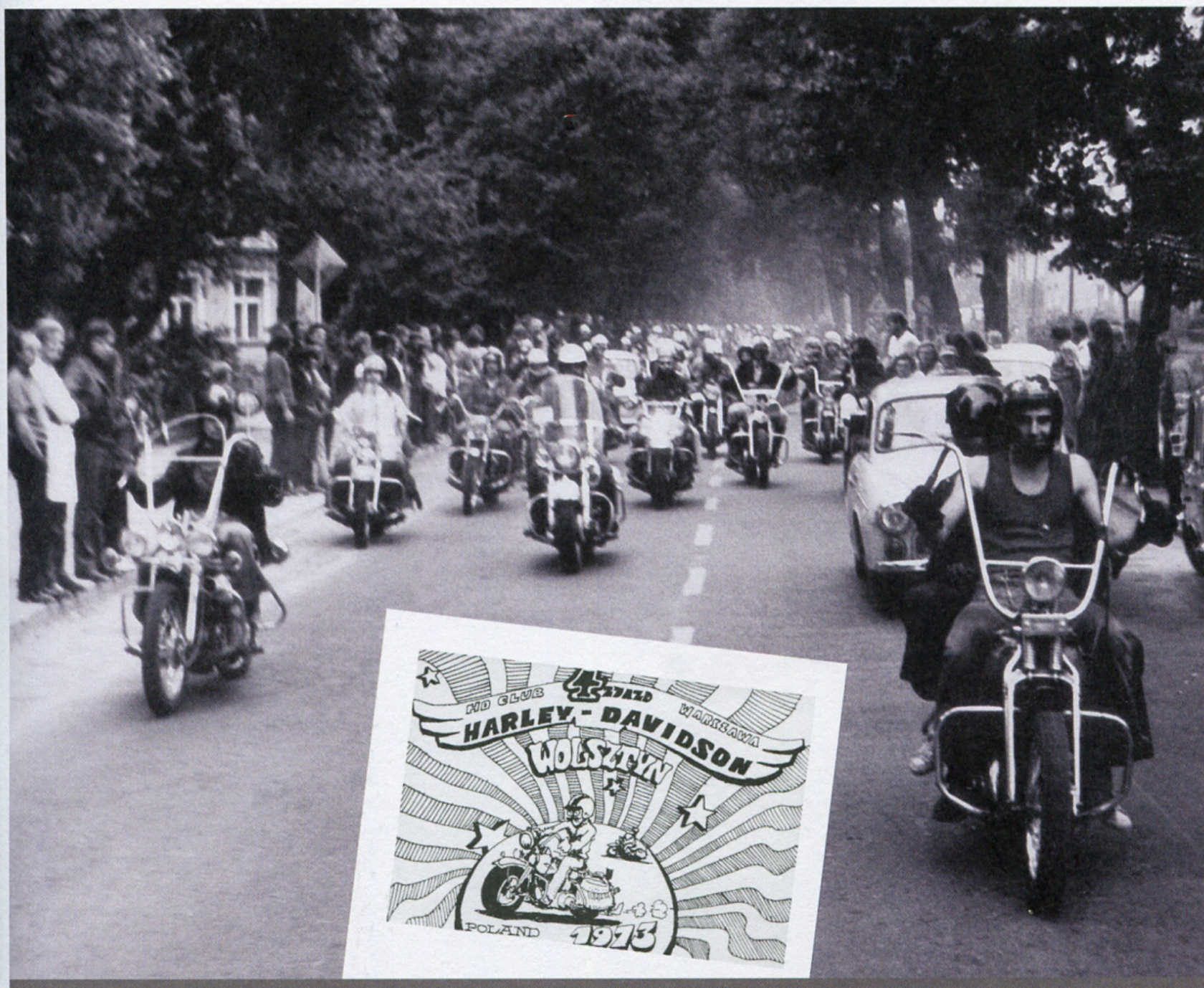
IV MIĘDZYNARODOWY ZJAZD HARLEY-DAVIDSON W WOLSZTYNIE

Przed laty poprzysiągłem sobie na Elvisa Presleya, że będę miał Harleya-Davidsona. Teraz poprzysiągłem sobie na Elvisa Presleya, że zorganizuję Zjazd Harleyowców, jakiego dotychczas Polska Ludowa nie widziała. Los mi sprzyjał – tak samo napalony był Łukasz Paszuk, Andrzej Echilczuk i grupa zapaleńców z miasta Wolsztyn, której przewodzili Jerzy Słotwiński i Michał Pacyna.

HARLEY MÓJ KUMPEL

272

Założyłem na grzbiet moją wysłużoną, skórzaną kurtkę motocyklową, wciągnąłem zimowe buty oraz wierne i zużyte przezyciami skórzane rękawiczki motocyklowe. Oprawiłem do podróży mojego kumpla – motocykl Harley-Davidson. Wyruszyłem do Wolsztyna przygotować Zjazd. Pogadać z ludźmi na miejscu planowanego Zjazdu. Jechałem, by zorientować się, co jest grane w Wolsztynie. Jechałem przez Poznań – do celu miałem 370 km. Co to dla mnie: weterana polskich szos. Ot, parę godzin pięknej jazdy. Odrzuciłem przyklepiony do kącika ust niedopałek papierosa w kurz podwórka. Zdusiłem go butem harleyowca. Odpaliłem silnik i wyruszyłem w podróż mojego przeznaczenia.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



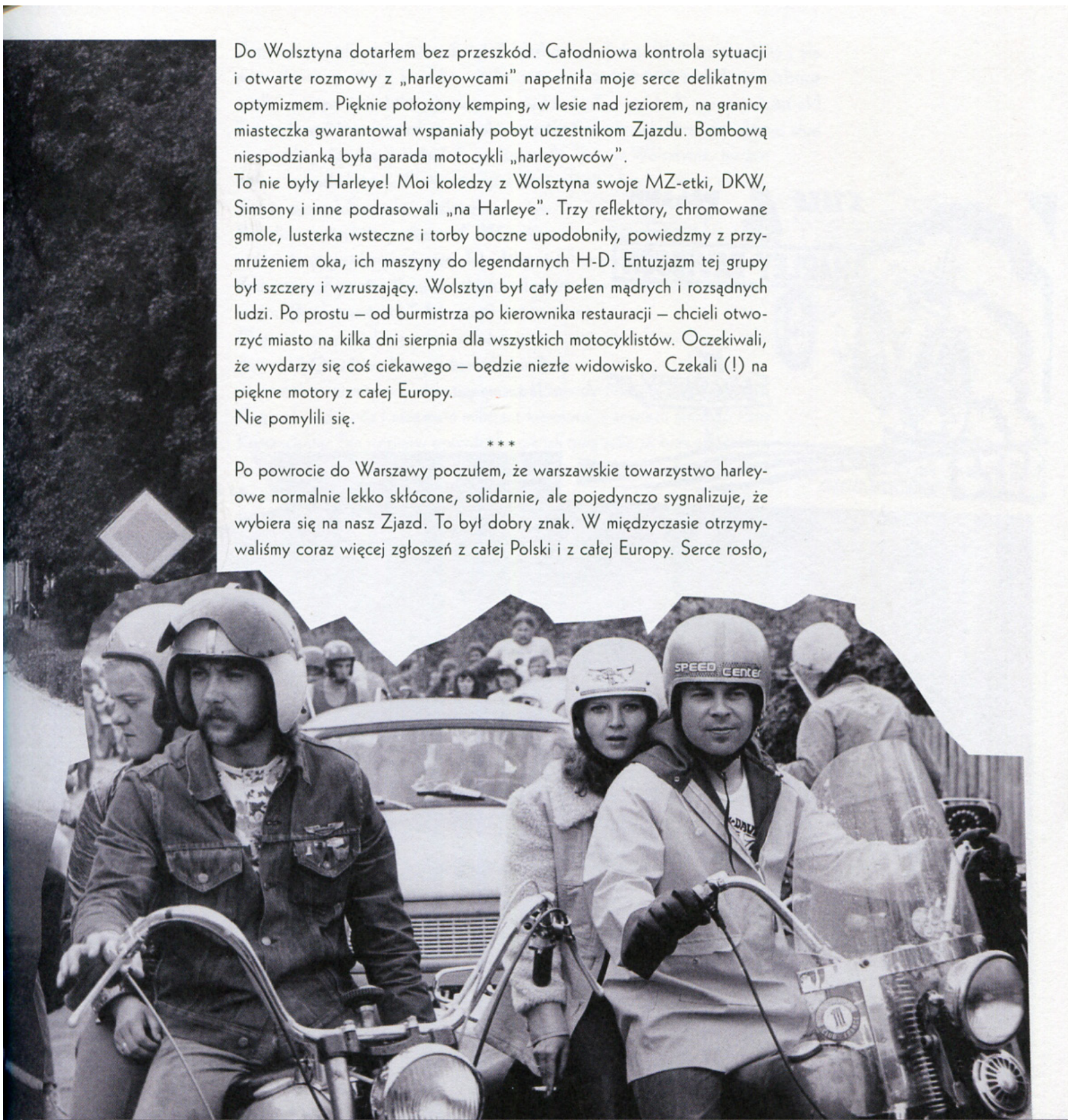
HARLEY MÓJ KUMPEL

Do Wolsztyna dotarłem bez przeszkód. Całodniowa kontrola sytuacji i otwarte rozmowy z „harleyowcami” napęłniła moje serce delikatnym optymizmem. Pięknie położony kemping, w lesie nad jeziorem, na granicy miasteczka gwarantował wspaniały pobyt uczestnikom Zjazdu. Bombową niespodzianką była parada motocykli „harleyowców”.

To nie były Harleye! Moi koledzy z Wolsztyna swoje MZ-etki, DKW, Simsony i inne podrasowali „na Harleye”. Trzy reflektory, chromowane gmole, lusterka wsteczne i torby boczne upodobniły, powiedzmy z przybliżeniem oka, ich maszyny do legendarnych H-D. Entuzjazm tej grupy był szczery i wzruszający. Wolsztyn był cały pełen mądrych i rozsądnych ludzi. Po prostu – od burmistrza po kierownika restauracji – chcieli otworzyć miasto na kilka dni sierpnia dla wszystkich motocyklistów. Oczekiwali, że wydarzy się coś ciekawego – będzie niezłe widowisko. Czekali (!) na piękne motory z całej Europy.

Nie pomylili się.

Po powrocie do Warszawy poczułem, że warszawskie towarzystwo harleyowe normalnie lekko skłócone, solidarnie, ale pojedynczo sygnalizuje, że wybiera się na nasz Zjazd. To był dobry znak. W międzyczasie otrzymaliśmy coraz więcej zgłoszeń z całej Polski i z całej Europy. Serce rośnie,



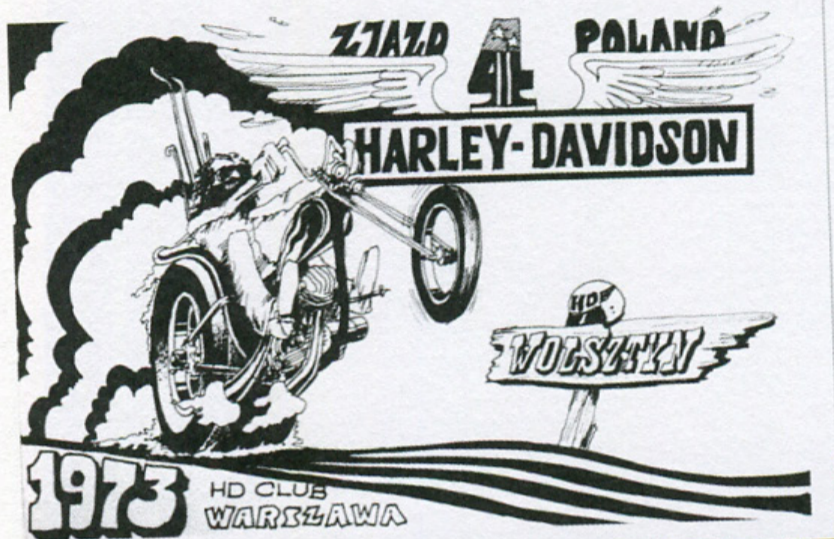
WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

ale i ciarki nam po plecach przechodziły. Tak lekko licząc mogliśmy się spodziewać ponad 300 ludzi.

Na zeszłorocznym Zjeździe w Tucholi było mniej więcej 60 ludzi i impreza była bardzo udana. Prawie tłum. Z orkiestrą i leśniczym to prawie 70 oso-

bowy tłum. Z Tucholi pamiętam tylko uroczysty wieczór. Leśniczy zbudował na rzece obok pola namiotowego małe molo. Na molo grał miejscowy zespół. Jak zaczęliśmy tańczyć, to molo ruszyło do rzeki. A my razem z nim. Do rzeki! To był wspaniały wieczór!

Teraz też coś się szykowało. O.K! Jesteśmy gotowi.



Przed bramą wjazdową na IV Zjazd Harley-Davidson w Wolsztynie. Rok 1973.



HARLEY MÓJ KUMPEL

Zapakowaliśmy „majdan” zjazdowy na Harleye i w drogę. Mieliśmy znaczki pamiątkowe, puchary, koszulki, okolicznościowe proporzki i czapki oraz wielkie płótna z napisami zjazdowymi.

Tuż za Poznaniem spotkał nas rozdygotany harleyowiec, który z obłądem w oczach wykrzykiwał, żebyśmy przyspieszyli. Tam, w Wolsztynie, już jest pełno motocyklistów. On ich widział. Przyjechali i bawią się na całego. A nas nie ma! Szybciej, szybciej!

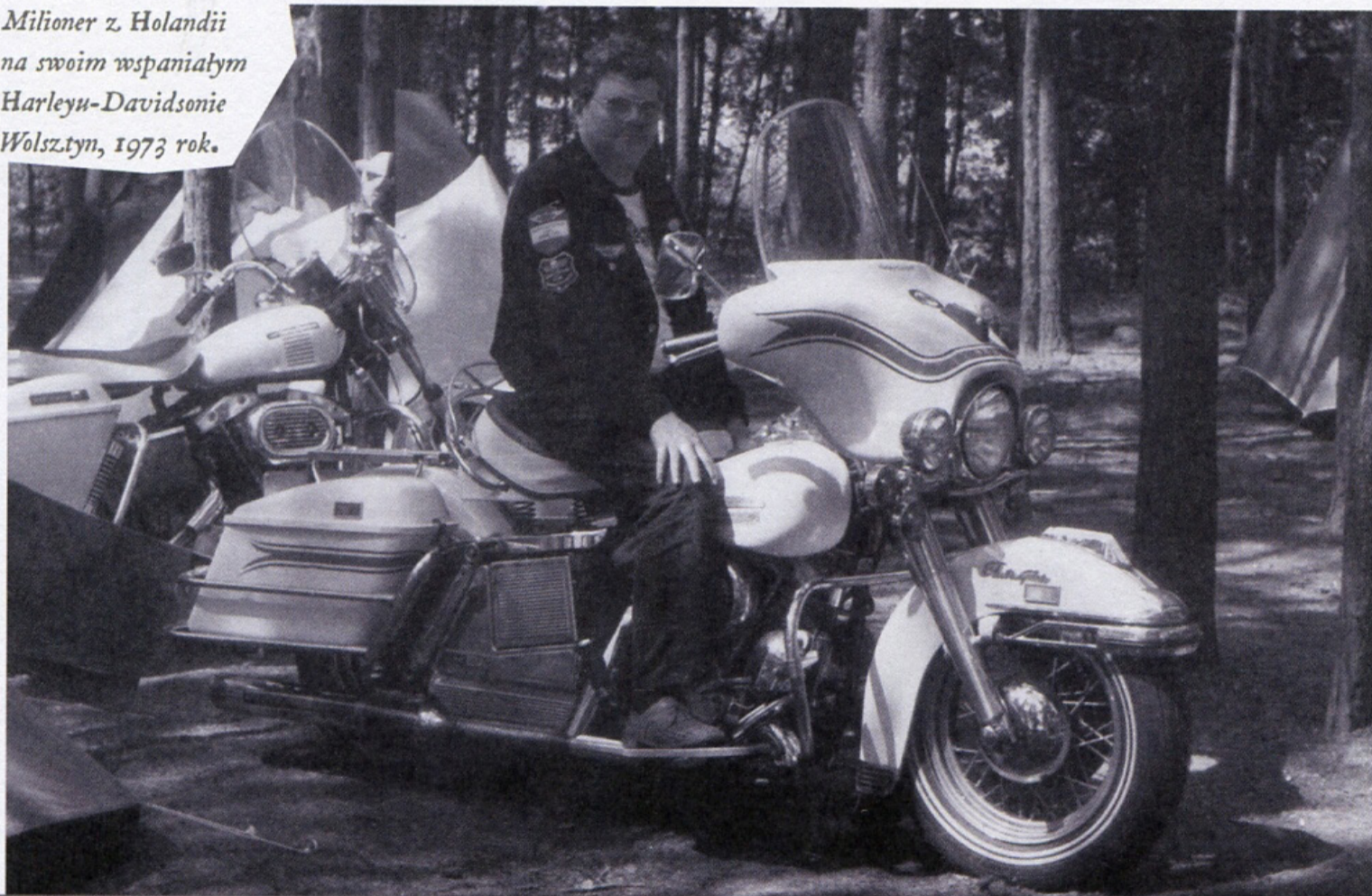
Bez słowa ruszyliśmy „z kopyta”. W zamieszaniu przejechałem kurę, która zamieniła się w chmurę pierza. Frunęliśmy jak burza do Wolsztyna.

Faktycznie. Kemping był już częściowo opanowany przez wesołe grupki motocyklistów zajętych miłym spędzaniem czasu.

Organizatorzy zajęli się pilnie swoją pracą – przygotowaniem bramy zjazdowej, sekretariatem i wszystkimi drobiazgami.

Ja zostałem zaproszony do miejscowej Komendy Milicji Obywatelskiej. Elegancki radiowóz i elegancki milicjant-kierowca – zawieźli mnie do Pana Komendanta. Ten najpierw opierdolił mnie jak burą sukę za brak zezwolenia na „organizowanie imprezy masowej”, ale potem ze śmiechem odpuścił mi moje grzechy i dał nam zezwolenie na jeżdżenie przez trzy dni po mieście BEZ KASKÓW. Trzy dni bez kasków! Raj!

*Milioner z Holandii
na swoim wspaniałym
Harleyu-Davidsonie
Wolsztyn, 1973 rok.*



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



Wiadomość poruszyła do głębi wszystkich: organizatorów i gości. Najbardziej kiwali głowami harleyowcy z zachodniej Europy. No, no! To była sensacja. U nich to było po prostu niemożliwe.

Nie ma nic piękniejszego, jak taki drobny gest sympatii lokalnej władzy. Wszyscy staliśmy się przyjaciółmi milicjantów (tylko miejscowych!).

Na Zjazd przyjechali tego dnia nasi koledzy willisowcy (jeździli samochodami z demobilu, z II wojny światowej – WILLYSAM I FORDAMI GPW). Paweł Teter przyciągnął za swoim jeepem małą przyczepę kempingową. Przyczepa otworzyła swoje podwoje i okazała się barem na kółkach. Muzyka i alkohol. Alkohol był podstępny.

MEDIUM HEAVY OIL	Code
11709-N—One gallon 30W.....	Motor
11709-N—Half barrel 120.5	Motor
11709-N—One barrel 241.0	Motor
11709-N—One barrel 241.0	Motor
11709-N—One barrel 241.0	Motor
HEAVY DUTY OIL	Code
11710-N—One gallon 30W.....	Motor
11710-N—Half barrel 120.5	Motor
11710-N—One barrel 241.0	Motor
11710-N—One barrel 241.0	Motor
11710-N—One barrel 241.0	Motor
CRYSTAL OILZUM	Code
(for racing and maintenance)	Motor
11711-N—One gallon 30W.....	Motor
11711-N—Half barrel 120.5	Motor
11711-N—One barrel 241.0	Motor

GENUINE HARLEY-DAVIDSON OIL



Jeep Willys z przyczepą, zestaw Pawła Tetera, który zastąpił na Wolsztyńskim zlocie „czekoladówką”.

HARLEY MÓJ KUMPEL



Teter był znany szeroko jako producent tzw. „czekoladówki”. Był to w rzeczywistości super-bimber o smaku płynnej czekolady dla grzecznych dzieci. Doktor medycyny, czyli Paweł Teter, serwował swój napój bez ograniczeń i za darmo i dla każdego, kto chciał. „Czekoladówka” wchodziła do żołądka bez kłopotów – miała łagodny smak. Ale, uwaga! – kryła w sobie prawdziwy spirytus własnej produkcji. Delikwent, który pił ostro ten miły napój, za godzinę był trupem. Kompletnie pijanym trupem. A willisowcy pokładali się ze śmiechu! Destylacja się udała! I ha, ha, ha!...

W czwartek brama zjazdowa była oblężona przez nadjeżdżające motocykle. Witaił ich tłum harleyowców, którzy już otrzepali z siebie kurz podróży. W przyzwoitej odległości żył własnym życiem tłum mieszkańców Wolsztyna. Przyszli, aby zobaczyć, co się dzieje. Z dystansem i cichutko. Nie chcieli przeszkadzać! Ich oczy pochłaniały widoki motocyklowe.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



HARLEY MÓJ KUMPEL

280



Każdy witany tłumnie podróżnik wpadał w ręce zachlanych serdecznością harleyowców, którzy już na Zjeździe zadomowili się, zaspokoili swoje pierwsze pragnienie i chcieli podzielić się z kimś swoim szczęściem. Teraz trzymali w kieszeniach kurtek i dzinsów rezerwowe buteleczki i natychmiast częstowali zdumionych nowo przybyłych jeźdźców. Okrzyki entuzjazmu często przerażały się w wycie radości, chóralne śpiewy i zawołania klubowe.

Sekretariat Zjazdu wydawał znaczki. Każdy taki znaczek musiał mieć. Dla tego znaczka harleyowiec pokonał długą trasę i chciał przypiąć go sobie na kamizelce, czapce lub koszuli. Obsługa Zjazdu już wieczorem była zmęczona pracą, wrażeniami i szczęśliwa, że Zjazd „wypalił”.

Ludzie przyjeżdżali i przyjeżdżali. Motocykle huczały bez przerwy. Bar Tetera działał cały dzień i noc. Oblężony przez gości. Teren Zjazdu wypełniał się z godziny na godzinę. Czuliśmy, że jest około 500 osób. Znowu krzyk! Znowu wiwaty! Przyjechał ktoś znany szeroko w kręgach harleyowców Europy. Przyjechał! Swoją obecnością podniósł rangę spotkania.

Teraz, na dzień dobry, musiał łyknąć „setę” i popić piwem. Las życzliwych rąk potrząsał jego prawicą. Męskie poklepywanie po plecach stawiło delikwenta na nogi. Gościuła z obłędem w zdumionych oczach, ale szczęśliwy, był odprowadzany na jego miejsce kempingowe. Jego namiot rozbijali gotowi do pomocy koledzy.

Przy ogrodzeniu kempingu, jak spod ziemi, wyrosły budki sprzedawców kiełbasek, pieczywa i napojów. Skąd oni się wzięli – do dzisiaj nie wiem. Snujący się dym ze smażenia, kurz podnoszony przez przyjeżdżające Harleye, muzyka rock-and-roll’owa, huk zapalanych silników i kręcący się tłum tworzyli wrażenie nieustannego wiru, nieustannego ruchu. Nic nie było statyczne. Krążyły motocykle – co pięć minut jakaś grupa wyruszała do miasta, mijali się z innymi, którzy przyjechali prosto z trasy i szukali bramy wjazdowej. Niezły obłęd.

Pogoda była rewelacyjna. Gorąco i sucho. Kurz kempingu wzniesany specjalnie „dla zabawy” przez podkręcających obroty tylnego koła motocyklistów wzbijał się w powietrze i mieszał się z błękitnym dymem polskiej tandetnej benzyny. Wieczorem to już był przedświeciek do piekła.

Zmierzch gasił dzień, słońce zachodziło. Ktoś na pobliskiej, pięknej plaży nad jeziorem zapalił ognisko. Nagle tłum ludzi okupujących bramę z okrzykami podniecenia ruszył na plażę. Słyszałem z oddali radosne okrzyki.

– Co jest, do cholery, co tam się dzieje?

Holendrzy poszli z dziewczynami kąpać się do jeziora. Nic wielkiego.





HARLEY MÓJ KUMPEL

202

Powieść w odcinkach - c.d.n.

