

Swoimi

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

Numer 11, styczeń 2021

iMotocykl





W WYDANIU

Aktualności – 4

Honda CMX 1100 Rebel – 6

Pierwszy duży motocykl – 10

Motocykle desantowe – 17

Wycieczka do muzeum – 26

Motocyklistki – 31

Muzeum stworzone z pasji – 36

Dlaczego warto zwiedzać... – 44

Prowincjonalnie – 50

Kiedy motocykle kierują tobą – 52

Powieść "Długa wycieczka" – 54

"Junak, Smyk, szczecińskie legendy" - 66

"Harley mój kumpel (cz. 2) - 69

Swoimi Drogami/iMotocykl
miesięcznik

Wydawca

Fundacja Promocji m. st. Warszawy
Bonifraterska 6/lok 18, 00-213 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: **Dominik Kotowski**

OD REDAKCJI

P przed Wami numer 11 magazynu „Swoimi Drogami” (iMotocykl), zarazem drugie wydanie po reaktywacji tego motocyklowego czasopisma. Z racji tego, że obecnie jest to miesięcznik, nieco inaczej jest on komponowany. Tak jak poprzednio, jest on dostępny bezpłatnie w Internecie.



Na początku chciałbym gorąco podziękować za miłe słowa, jakie przesyłałicie nam w korespondencji. Uważamy podobnie jak wy, że na naszym rynku brak było magazynu dla „zwykłego motocyklisty”. Mamy nadzieję, że uda nam się zapełnić tę lukę.

Powiedzmy sobie szczerze, niewielu młodych motocyklistów stać u nas na nowy motocykl za 30, 50 czy więcej tysięcy złotych. Ale... sporo stać na motocykl za 4 – 6 tysięcy złotych. Jakich motocykli w tej cenie szukać piszemy w tym numerze.

Opisujemy historię motocykli desantowych z okresu II wojny światowej i ich wpływ na rozwój małych motocykli, wręcz miniaturowych. To temat aktualny do dziś, bo od lat popyt na wszelkiego rodzaju motorynki utrzymuje się na stałym poziomie.

Zapewne dobrze Wam znany Marek Harasimiuk zachęca do podróży motocyklem po Polsce. Trudno powiedzieć, jak będzie wyglądał najbliższy sezon. Warto rozważyć rady Pana Marka.

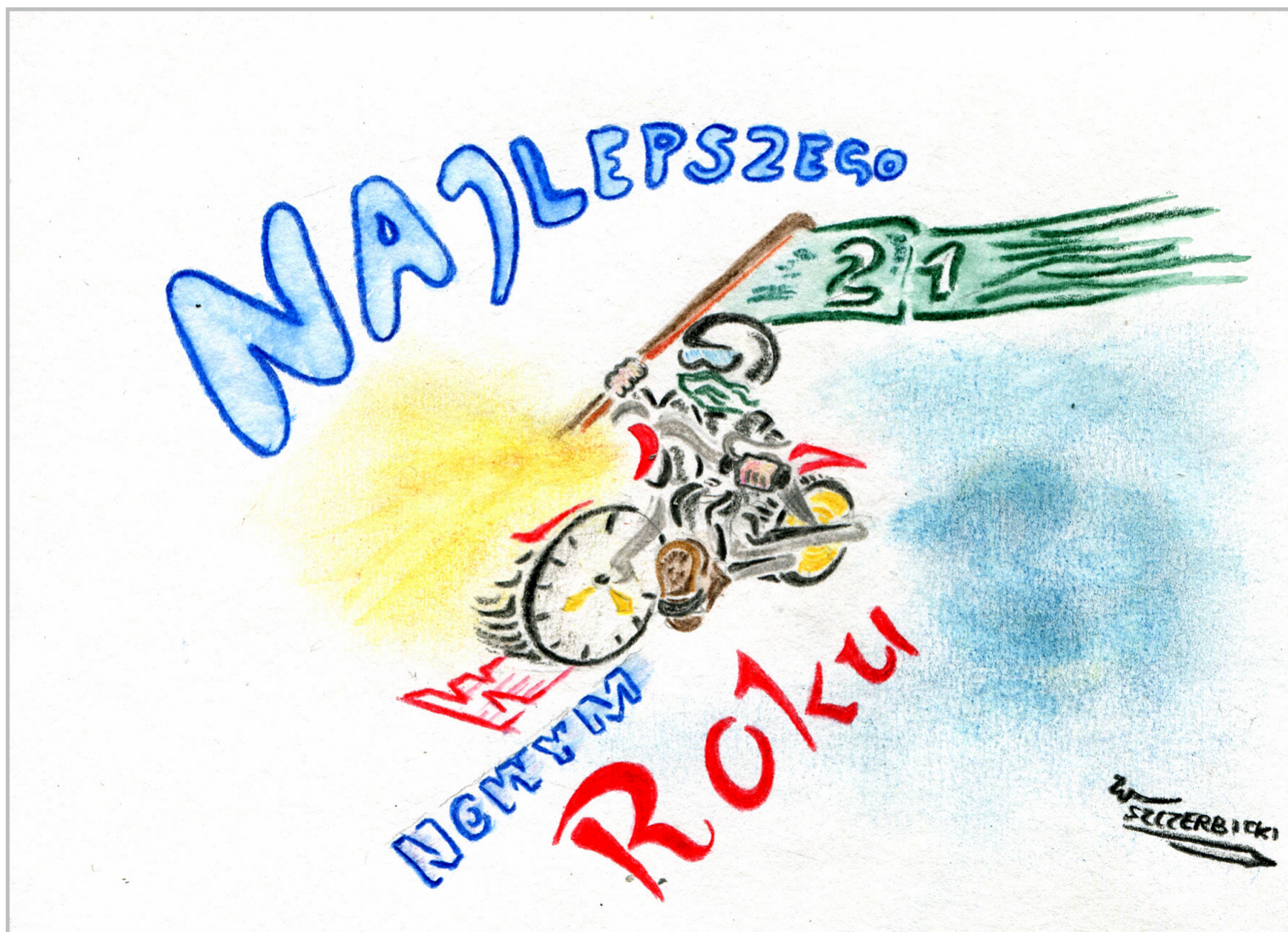
Polecam też dział „Motocyklistki”, w którym Katarzyna Szymala przeprowadziła ciekawy wywiad o narodzinach pasji motocyklowej. To zawsze jest ciekawe, skąd taki bakcył nas dopada. Jak to się dzieje?

Hubert Pawłowski odkrywa uroki prowincji. Pisze o Francji, ale ten schemat łatwo przenieść na każdy zakątek świata. Ile takich artykułów mogłoby powstać o miasteczkach w Polsce. Czasami w pędzie tych uroków nie dostrzegamy, a wystarczy chwila zatrzymania i można odkryć nowy, barwny świat prowincji.

Zapraszamy do lektury.

Tomasz Szczerbicki

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



Weterani na motocyklach oddadzą hołd poległym

TEKST: PŁK SZCZEPAN GŁUSZCZAK, ZDJĘCIA: JAN MAZUREK, ARCHIWUM CWDPGP

W maju 2021 roku odbędzie się 2. edycja Rajdu Motocyklowego Weteranów. Żołnierze, policjanci, funkcjonariusze innych służb, przyjaciele a także rodziny oddadzą w ten sposób hołd weteranom poległym w misjach i operacjach poza granicami państwa.



Głównym celem rajdu jest integracja środowiska weteranów, które coraz częściej korzysta z jednośladów. W Stanach Zjednoczonych od wielu lat żołnierze zrzeszają się i spotykają podczas rajdów. W ten sam sposób wspierają swoich rannych kolegów i oddają cześć tym, którzy z wojny nie wrócili. To również od weteranów rozpoczął się w USA ruch powstawania pierwszych Klubów Motocyklowych. Jazda motocyklem to

także doskonały sposób na wyciszenie się, zebranie myśli, wzmocnienie poczucie wolności, ale także duma z przynależności do wyjątkowej grupy. Dla weteranów to doskonały sposób na adaptację po powrocie z misji.

W roku 2020, w pierwszej edycji rajdu wzięło udział 500 uczestników. Organizatorzy zakładają, że przyszłoroczny rajd rozpocznie się 2 maja →→

w Dzień Flagi a zakończy 29 maja podczas Centralnych Obchodów Dnia Weterana. Uczestnicy podzieleni na grupy regionalne będą jeździć po całej niemal Polsce i odwiedzać cmentarze gdzie spoczywają polegli weterani. Podczas tych wyjazdów spotkają się również z rodzinami i najbliższymi swoich kolegów.

Rajd ma mieć także wymiar edukacyjny. Społeczeństwo ciągle mało wie na temat udziału Polaków w operacjach poza granicami państwa. Pojawienie się motocyklistów może stać się okazją do spotkań, rozmów i wymiany doświadczeń. Od zakończenia II wojny światowej Polska bardzo czynnie uczestniczy w budowaniu pokoju czy zapewnianiu bezpieczeństwa w najbardziej zapalnych punktach na świecie. Przez 67 lat ponad 115 tysięcy rodaków wzięło udział w ponad 90 różnych misjach.

Organizatorem rajdu jest Centrum Weterana Działań Poza Granicami Państwa. Zapisy do udziału rozpoczną się 4 stycznia 2021 roku. ■

ORGANIZATOR

2021

2 RAJD MOTOCYKLOWY WETERANÓW

ZGŁOSZENIA ZAMKNIĘCIE LIST ROZPOCZĘCIE RAJDU ZAKOŃCZENIE RAJDU

PRZYMOWANE ZGŁOSZEN ZAKOŃCZONE PRZYMOWANIA ZGŁOSZEN ODWIEDZAMY GROBY POLEGŁYCH ŻOŁNIERZY

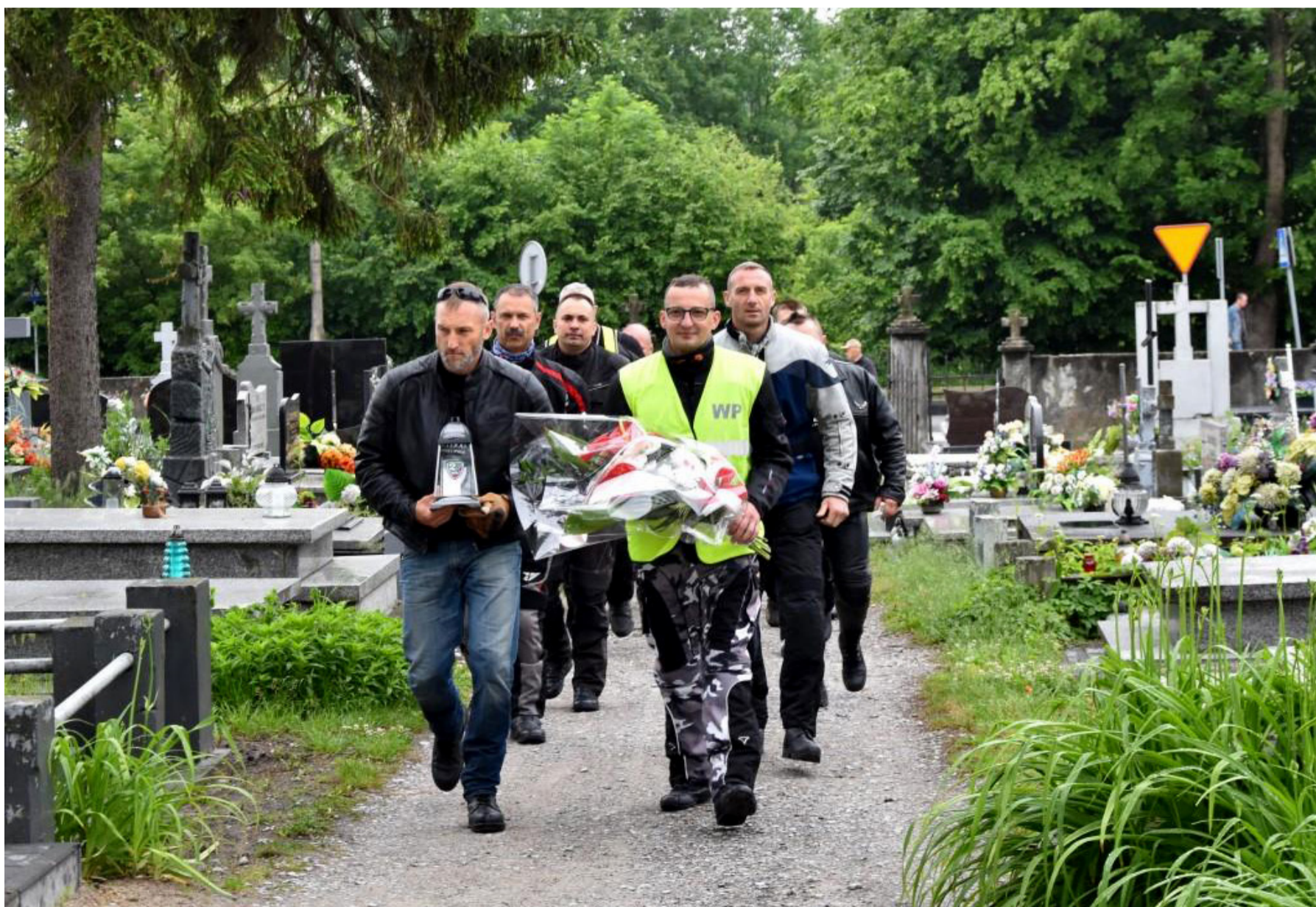
4 STYCZEŃ 5 MARZEC 2 MAJA 2-29 MAJA 29 MAJA

#RAJDMOTOCYKLOWYWETERANOW
WWW.WOJSKO-POLSKIE.PL/WETERANI

PATRONI MEDIALNI PARTNERZY

PACEKA Defence 24 ANI motocykli Motocykl

MOTOCYKLISTA MOTOCYKL Weteran.pl Weteran.pl Weteran.pl





Honda CMX 1100 Rebel

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: HONDA, WIKIPEDIA

Czyżby indywidualizm w konstrukcji motocykli umarł? Czy może społeczeństwo XXI wieku tak silnie kieruje się modą? Czy ważne jest obecnie aby motocykl posiadał własny styl, czy to, żeby był podobny do modeli konkurencji? Takie pytania, jako pierwsze, pojawiły się w mojej głowie, gdy zobaczyłem ten motocykl.

Mam wrażenia, że kiedyś konstruowano motocykle mając za cel, aby były one: nowoczesne, funkcjonalne, ładne i odróżniały się od konkurencji. Patrząc na motocykle japońskie z lat 80. i 90. na pierwszy rzut oka

można było rozpoznać model – CB, Shadow, Intruder, GSX-R, Virago, XJ, V-Max, GPZ, ZZR i tak dalej. Dziś często przyglądając się motocyklom, nawet przez dłuższą chwilę, trudno rozpoznać, co to za marka czy model. Wszystko robione jest na jeden →→



cykl w historii firmy Honda tak licznie kupowany przez kobiety.

Honda CMX 250 Rebel, z krótkimi przerwami, była produkowana od 1985 do 2016 roku. Przez cały ten czas wypracowała sobie swoiste miejsce w motocyklowym świecie. Rok po pojawieniu się „250” w ofercie znalazł się większy Rebel 450. Ten model produkowany był jednak tylko przez dwa lata.

W 2017 roku na rynku pojawił się następca starej Rebelki – nowy CMX 500 Rebel. To też pojazd, który mieści

styl, a najgorsze jest już tworzenie modeli w ten sposób, aby były bardzo podobne do pojazdów konkurencyjnej wytwórni. To oczywiście tylko moje subiektywne spostrzeżenia dotyczące formy i stylistyki karoserii. Technika to zupełnie inny rozdział.

Model Rebel przez ponad trzy dekady zrobił dla Hondy dobrą robotę marketingową. W połowie lat 80. na rynku pojawiała się Honda CMX 250 Rebel. Sprawdzony i niezawodny silnik o niezłych osiągnięciach zamontowano do karoserii naprawdę ładnego customa, czy może już soft choppera. Nawet jeżeli ktoś nie był miłośnikiem tego typu motocykli, nie mógł przejść obok Rebelki

Był to też chyba pierwszy motocykl w historii firmy Honda tak licznie kupowany przez kobiety.

obojętnie. Motocykl ten był naprawdę ładny, pełen charakteru i uroku. Był to też chyba pierwszy moto-



się w typie custom, też ma dwa cylindry ustawione rzędowo. I to chyba tyle z podobieństw. Nowa Honda CMX 500 Rebel to pojazd w technokratycznej stylistyce XXI wieku. Cóż, czas płynie, style się zmieniają. Nic w tym złego, to naturalny proces. Takiego samego zdania są chyba klienci, bo jak podaje producent: (...) w 2019 roku był to trzeci najchętniej kupowaną maszyną w stylu custom w Europie (...).

Jest jednak pewna rzecz, która delikatnie irytuje (a może to właśnie jest rynkowa siła tego modelu?) – nowa Rebelka bardzo podobna jest w stylistyce →→



do harleyowskiego modelu V-Rod. Może to pewna analogia? W połowie lat 80. pierwsza Rebelka też nawiązywała w stylu do ówczesnych Harleyów-Davidsonów. Nowe tysiąclecie, nowe Harleje, to i Rebel czerpie z nowych wzorców.

Rebel nie tylko urosła i zmieniła szatę, ona nadal rośnie. Honda zaprezentowała właśnie nową odsłonę tego modelu – CMX 1100 Rebel. Motocykl

Model Rebel przez ponad trzy dekady zrobił dla Hondy dobrą robotę marketingową.

pojawi się w sprzedaży w 2021 roku. Co ciekawe wersja ta nie tylko stylizuje się na Harleyach, ona wchodzi w ich przestrzeń rynkową. Przez lata małe „250”, czy ostatnio „500”, były tylko stylistycznym nawiązaniem i nie stanowiły konkurencji dla moto-

cykli Harley-Davidson, które lokowały się w grupie motocykli bardzo dużych, z silnikami powyżej 1200 cm³. Nowa Rebel 1100 pełnoprawnie wchodzi do owej grupy motocykli bardzo dużych.

Motocykl jest dopiero zapowiadany, więc siłą rzeczy nie mieliśmy okazji go testować, nie mniej sama analiza danych technicznych może dużo powiedzieć. Dla przykładu – silnik rzędowy, dwucylindrowy o momencie obrotowym 98 Nm i mocy 87 KM osiągniętych w zakresie niskich i średnich obrotów. Pokazuje to, że oprócz stylistyki, pojemności skokowej silnika również charakterystyka jednostki napędowej nawiązuje do amerykańskiej ikony.

Trudno powiedzieć coś więcej, widząc motocykl tylko na zdjęciu, dlatego zacytuje kilka fragmentów oficjalnej informacji prasowej na temat tego pojazdu: (...) Nowy model zachował istotę tego, co uczyniło mniejszego brata tak wyjąt- →→

kowym, dodając wyższe osiągi, więcej charakteru i zestaw najbardziej zaawansowanych rozwiązań technicznych Hondy. (...) Kierowcy przesiadający się z mniejszych motocykli, docenią łatwe do opanowania wymiary (wysokość siedzenia to zaledwie 700 mm) i masę 223 kg (z płynami), natomiast bardziej doświadczeni użytkownicy natychmiast poczują radość prowadzenia motocykla ze świetnym podwoziem, co Rebel zawdzięcza sztywnej ramie z rur stalowych, przedniemu widelcowi typu cartridge z goleniami o średnicy 43 mm, tylnym amortyzatorom typu piggyback i czterotłoczkowym, montowanym promieniowo zaciskom przedniego hamulca. Wszyscy użytkownicy pokochają charakter i osiągi dwucylindrowego, rzędowego silnika o pojemności 1084 cm³, używanego już wcześniej w modelu CRF1100L Africa Twin. (...) Rebel, pozbawiony wszelkich zbędnych elementów, przemawia swoim minimalizmem. Stalowe błotniki umieszczono tuż nad grubymi oponami, a okrągły reflektor łączy

w sobie wygląd rodem ze starej motocyklowej szkoły z nowoczesnością oświetlenia LED. (...) W ciekawej

Motocykl Honda CMX 1100 Rebel pojawi się w sprzedaży w 2021 roku. Co ciekawe wersja ta nie tylko stylizuje się na Harleyach, ona wchodzi w ich przestrzeń rynkową.

formie zewnętrznej ukryto mnóstwo nowatorskich rozwiązań (...).

Rok 2021 zapowiada się ciekawie. Coraz więcej firm podejmuje rynkowy atak na sektory, w których poprzednio albo ich nie było, albo znajdowały się tam tylko w niewielkim stopniu. Z zaciekawieniem będziemy obserwować, co z tego wyniknie. ■





TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: AUTOR, EIKIPEDIA

Planując artykuł zawsze zastanawiam się, do kogo konkretnie będzie on kierowany. W tym przypadku zakładam, że adresatami tego przekazu będą młodzi ludzie w wieku 18+, którzy dopiero zaczynają swoją przygodę z motocyklami oraz grupa osób starszych, w wieku 45+, którzy kiedyś jeździli motocyklami, ale na kilkanaście lat musieli odłożyć to na bok, zajmując się sprawami rodziny i zawodowymi. Jeżeli po latach ten bakcył się odezwał, myślę że poniższy artykuł ich zainteresuje.

Na początek wyjaśnienie, co oznacza tytułowe słowo „duży”. Jest to dość relatywne i płynne określenie, ale w moim rozważaniu ma ono konkretną wartość. Tu znaczy to – motocykle o pojemności skokowej od 500 cm³ wzwyż.

Zalewani jesteśmy reklamami nowych motocykli. Jakby na to nie patrzeć, zakup takiego pojazdu i jego ubezpieczenie to kwoty od 30.000 zł wzwyż. W naszym klimacie to przez większą część roku pieniądze zamrożone w stojącym w garażu pojeździe. →→

Większość młodych ludzi nie dysponuje takim budżetem ani zdolnością kredytową. I czy reklamy będą bardziej lub mniej atrakcyjne, sugestywne oraz krzykliwe i tak młodzi nie kupią nowych motocykli. W przypadku drugiej grupy, czyli owych 45+, często zainwestowanie takich kwot w hobby też jest raczej nierealne. Tu wprawdzie pojawia się możliwość zakupu na raty, ale w wielu 45 – 55 lat posiadamy więcej rozsądku i uważniej planujemy zakupy niż gdy mamy lat 20, a w żyłach krew wrze.

I tu dochodzę do sedna niniejszego artykułu, czyli dużych motocykli dostępnych w granicach 4000 – 6000 zł. Tyle jest w stanie spokojnie zarobić przez zimę uczący się, przedsiębiorczy 18-latek roznosząc ulotki, udzielając korepetycji lub wykonując inne dorywcze prace. Tyle jest również w stanie przeznaczyć na hobby stateczny 50-latek.

Zapewniam was, że to zupełnie realne. Od ponad 20 lat jeżdżę starymi japończykami, nawet w dalekie wyprawy. Moi znajomi podróżnicy motocyklowi, choć stać ich na nowe pojazdy, gdy wybierają się

na inne kontynenty jadą starszymi, sprawdzonymi modelami japończyków. Niektóre – zaznaczam „niektóre” – modele motocykli japońskich, przy prawi-

Niektóre modele motocykli japońskich, przy prawidłowej eksploatacji i serwisie, mogą być w pełni sprawne nawet po 25 – 35 latach od opuszczenia fabryki.

dłowej eksploatacji i serwisie, mogą być w pełni sprawne nawet po 25 – 35 latach od opuszczenia fabryki. Jeżeli tak nie jest, to albo mają bardzo duży przebieg i w naturalny sposób zostały zużyte albo uległy uszkodzeniu w wyniku złego serwisowania lub cyklicznego braku tej czynności.

Co przemawia za starszymi motocyklami japońskimi, poza ceną? Po pierwsze – są to już modele sprawdzone na trasach całego świata. Łatwo można się dowiedzieć, który jest bardzo trwały i niezawodny, który przeciętny, a którego lepiej omi- ➔➔



Suzuki GS 500 E

jać. Szukając tych informacji ostrożnie podchodźcie jednak do testów publikowanych w mediach. Nie wiele z nich stać na obiektywizm. Większość chcąc się przypodobać importerom koloryzuje i naciąga niektóre fakty lub je omija. Żeby nie zostać oskarżony o gołosłowność – sprawdźcie w prasie testy motocykli z ostatnich 10 lat. Wszystkie pojazdy są świetne, a przynajmniej bardzo dobre, nawet te, które na pierwszy rzut oka wzbudzają masę wątpliwości. Szukając informacji bardziej kierowałbym się w stron internetowych for tematycznych. Sporo tam blichtru i populizmu, ale zawsze trafi się na kilka rozsądnych i rzeczowych osób, które chętnie służą informacjami.

Druga sprawa to konstrukcja. Motocykle starsze są łatwiejsze w naprawie, zwłaszcza w podróży. Nie wymagają specjalistycznego oprzyrządowania niezbędnego do ich diagnostyki, naprawy czy demontażu. To może okazać się bardzo ważne, gdy zepsuje się wam motocykl na drugim końcu Europy. Poza tym kupując książkę serwisowa wiele prostych naprawa czy czynności serwisowych można

wykonać samemu, w zimowe wieczory w garażu. Korzyści z tego jest wiele – z jednej strony zaoszczędzimy trochę grosza, z drugiej – można nauczyć się nowych umiejętności, a z trzeciej – ile radości daje dbanie o własny pojazd.

W tym aspekcie mieszczą się również części zamienne. W przypadku nowych motocykli, którym minęła już gwarancja, ceny części idą w setki i tysiące złotych. Do starszych modeli można kupić części używane, ale zupełnie dobre, za ok. 30 – 40% ceny sklepowej.

Trzeci aspekt to już czysta fanaberia, ale jak obserwuję, coraz popularniejsza u nas. Kupując starsze, niedrogie motocykle, mając nieco większy budżet, można sobie pozwolić na posiadanie dwóch lub trzech egzemplarzy. Powiedzmy – szosowego turystyka z silnikiem 750 – 1100 cm³, poręcznego enduro (350 – 500 cm³) do weekendowych wypadów do lasu lub w lekki teren, a na deser jakiegoś weterana lub klasyka. Wszystkie trzy razem i tak będą mniej kosztować niż jeden nowy motocykl. →→



Honda CBX 750



W naszych realiach motywacje sięgnięcia po motocykl są różne. Każdy ma swoje. Mimo to da się wykrystalizować co najmniej dwa główne, często powtarzające się powody. Pierwszy to – ogólnie mówiąc – chęć pokazania się w towarzystwie, zadziwienia innych nowym gadżetem, stania się na chwilę „groźnym”, choć przez cały tydzień jest się

Trzeci aspekt to już czysta fanaberia, ale jak obserwuje coraz popularniejsza u nas. Kupując starsze, niedrogi motocykle, mając nieco większy budżet, możesz sobie pozwolić na posiadanie dwóch lub trzech egzemplarzy.

potulnym pracownikiem korporacji. Druga najczęstsza motywacja to szeroko rozumiana chęć poznania motocyklizmu, zabawy i rekreacji. W pierwszej grupie przeważają „posiadacze motocykli”. Druga tworzy motocyklistów. Ci też bardziej są otwarci

na świat, stroniąc od sztucznych podziałów na lepszych czy gorszych.

Tak, słyszę już wasz krzyk – do konkretów! Tak jak napisałem, były lepsze i gorsze motocykle japońskie. Postaram się przedstawić kilka przykładów tych lepszych. Jest ich dużo więcej, tylko trzeba poszukać.

Jeszcze tylko jedno słowo – pamiętajcie, że kupno motocykla używanego, nawet w dobrym stanie, to tylko część kosztów. Pierwszym rozsądnym krokiem po kupnie jest wykonanie podstawowych czynności serwisowych – wymiana: oleju silnikowego i filtra, świec i filtra powietrza. Jeżeli zrobicie to sami będzie to koszt ok. 400 – 600 zł. Jeżeli zlećcie to serwisowi wyniesie to nieco więcej.

Model klasyczny

Nie rozumiem dlaczego Yamaha XJ 600 (i jej zmodernizowana wersja Diversion) nie cieszy się popularnością wśród początkujących motocyklistów. Motocykl w linii klasyczny, a jego czterocylindrowy silnik jest pełen wigoru i, co najważ- →→



Yamaha XJ 600 Diversion

niejsze, jest trwały i niezawodny. Pierwsza wersja XJ 600 produkowana była w latach 1984 – 1991, później zastąpił ją model zmodernizowany z dopiskiem Diversion. Ten zaś był produkowany do roku 2004. Można się również spotkać z oznaczeniem Seca II, pod tą nazwą pojazd ten był oferowany w USA i Kanadzie. Był też model XJ 900, dla tych, którzy poszukują większych mocy (900 – była napędzana

Co przemawia za starszymi motocyklami japońskimi, poza ceną? Po pierwsze – są to już modele sprawdzone na trasach całego świata.

wałem, 600 – łańcuchem). Pokrewnymi motocyklami są również customy Yamaha Maxim, oferowane od początku lat 80. głównie w USA z silnikami o pojemnościach skokowych: 550, 650, 700, 750, 1100.

Dobrze utrzymane Yamahy XJ 600 z pierwszych lat produkcji trafiają się u nas rzadko, ale za to

sporo jest w ogłoszeniach egzemplarzy modelu XJ 600 Diversion. W tym przypadku nieważny jest rok produkcji (wszystkie są już leciwe), a stan techniczny. Dobrze utrzymane XJ 600 Diversion, z przebiegami rzędu 50 – 60 tys. km, oferowane są w granicach 4500 – 5500 zł. Jest w czym wybierać i cierpliwy poszukiwacz może trafić na naprawdę dobry egzemplarz.

Kolejny motocykl wart uwagi to Suzuki GS 500E. W latach 90. był jednym najlepiej sprzedających się motocykli tej klasy w Europie. Jego produkcję rozpoczęto w 1989 roku i trwała ona do roku 2004. W latach 2004 – 2007 produkowano wersje GS 500 F z pełną owiewką.

Dwucylindrowy silnik GS 500E miał moc 45 – 46 KM (w zależności od roku produkcji), 6-stopniową skrzynię biegów, napęd łańcuchem, hamulce tarczowe. Jego karoseria była prosta i zwyczajna. Według danych fabrycznych przyspieszał 0-100 km w 5,4 sekundy, spalał 5 l na 100 km i osiągał prędkość maksymalną 185 km/h. Jego użyt- →→

kownicy chwalili go za bezawaryjność i żywotność. Cóż chcieć więcej od motocykla, który ma służyć do jazdy, a nie szpanu. W ogłoszeniach można znaleźć ich sporo. Dobrze utrzymane motocykle Suzuki GS 500E, z przebiegami rzędu 30 – 40 tys. km, kosztują w granicach 3500 – 4500 zł. Co ciekawe często trafiają się egzemplarze utrzymanych wręcz perfekcyjnie. Wartym uwagi jest też Kawasaki ER 5, produkowany w latach 1997 – 2006. To solidny i tani (w zakupie i eksploatacji) motocykl o klasycznej linii.

Custom

Jeżeli ktoś gustuje w tym stylu warto rozejrzeć się za Hondą VT 500 C Shadow. Model ten produkowany był w latach 1983 – 1988. Mimo, że od zakończenia jego wytwarzania minęły 33 lata, na rynku nadal można znaleźć sporo egzemplarzy w dobrym stanie z umiarkowanym przebiegiem. Kilka lat temu kupiłem taką Hondę z 1983 roku z przebiegiem 35 tys. km. Po podstawowym serwisie jeździłem nią bezawaryjnie przez kilka lat. W ogłoszeniach ładne egzemplarze Shadow 500 można znaleźć w granicach 3500 – 4500 zł.

Na wyprawy

W grupie pojazdów klasyczno – turystycznych można znaleźć jeszcze co najmniej kilkanaście modeli wartych uwagi. Są to np. kolejne wcielenia Hondy CB 500 oraz jej nieco mniejsze rodzeństwo CB 400 i CB 450, tej samej marki model CB 750 Seven Fifty czy różne wersje pojemnościowe Yamahy XS z lat 80. Bardzo ciekawym motocyklem jest Honda CBX, oferowana z silnikami 550, 650, 750. To niezawodny, trwały, piękny i szybki motocykl, który bez kompleksów może podobać się dziś, choć postawał w latach 80. Na początku lat 90. takich motocykli licznie używała polska policja (CBX 750). Jeżeli traficie egzemplarz dobrze utrzymany z umiarkowanym przebiegiem będziecie mogli w pełni cieszyć się szybkością, przyspieszeniem i dobrze posłuży Wam do dalekiej turystyki. Nie ma co przerażać się wiekiem, trzeba zwracać uwagę na stan techniczny i przebieg, jeżeli jest on wiarygodnie do ustalenia.

Enduro i podobne

W tej grupie pojazdów trudniej jest znaleźć leciwy i dobrze utrzymany egzemplarz, nie mniej takie się trafiają. Trzeba tylko być cierpliwym i regularnie przeglądać ogłoszenia. Ponadczasowymi modelami enduro, które mimo 20 – 30 lat od wyprodukowania nadal mogą cieszyć jazdą są: Suzuki DR 650, Yamaha XT 600, Kawasaki KLR 650, Honda XL 600.

W latach 90. Kawasaki KLR 650 używano często do dalekich podróży w zmiennym terenie. Jeździł nim Artur Zawodny, Marek Michel czy sławny amerykański podróżnik motocyklowy Gregory Frazier. W ostatnich latach leciwą Hondę XL 600 wybrał do swych ekstremalnych wypraw Marek Suslik. W jednym z artykułów tak pisał o swym wyborze: (...) *Zabrałem się do przygotowań. Pierwszym etapem*

Ponadczasowymi modelami enduro, które mimo 20 – 30 lat od wyprodukowania nadal mogą cieszyć jazdą są: Suzuki DR 650, Yamaha XT 600, Kawasaki KLR 650, Honda XL 600.

był wybór motocykla. Ten, który stał w garażu był za ciężki i za bardzo naszpikowany elektroniką. Dlatego zdecydowałem się na starą maszynę o prostej konstrukcji. Akurat kilka miesięcy wcześniej kupiłem Hondę XL 600 LM z 1987 roku, jednocylindrową, chłodzoną powietrzem. Motocykl był produkowany w latach 1985-1987. Razem z przyjaciółmi rozpoczęliśmy szykowanie go do trasy (...).

Dość wysoko w rankingu używanych enduro plasuje się następczyni XL 600 czyli Honda NX 650 Dominator, produkowana w latach 1988 – 2000.

Yamaha XT 600 (różne wersje), produkowana w latach 1984 – 2003, stała się najbardziej popularnym motocyklem swojej klasy na świecie. Ekonomiczna, niezawodna, trwała, dała początek →→

kilku odmianom pochodnym. Cały czas XT 600 w dobrym stanie są poszukiwane przez wielu amatorów enduro. Warto poświęcić trochę czasu aby ją kupić.

Najważniejsze jest jednak jak najdokładniejsze określenie stanu technicznego. Zakup pojazdu kwalifikującego się do poważnej naprawy może okazać się tragedią finansową.

Suzuki DR 650 też ma u nas dobrą opinię. W wielu artykułach o tym pojeździe nazywano go: „kultowym motocyklem klasy enduro”. Produkowany był (w kilku wersjach, m.in.: R, RE, RS, RU, SE) w latach 1990 – 2002. Wcześniej wytwarzano model DR 600. Później DR-Z 400. Produkowano też wersje Big z silnikami 750 i 800 cm³, te jednak cieszyły

się mniejszą popularnością niż klasyczna 650. Silnik Suzuki DR 650 miał moc 45 – 46 KM oraz niższą w wersjach zdławionych. Kultura pracy tego silnika jest specyficzna – powoduje spore wibracje, ale gdy przyspieszamy czuć jak ten dziarski singiel rwie się do przodu. Miód na serce motocyklisty, który lubi single.

Wszystko opisane powyżej można znaleźć w cenach 4000 – 6000 zł. Owszem, czasami w ogłoszeniu może widnieć większa kwota, ale od czego sztuka negocjacji. Najważniejsze jest jednak jak najdokładniejsze określenie stanu technicznego. Zakup pojazdu kwalifikującego się do poważnej naprawy może okazać się tragedią finansową. Pozostawiamy was z tematem do przemyślenia. Będziemy jeszcze do tego wracać w następnych numerach. Skutki pandemii spowodują, że motocyklowe budżety większość z Was będą zapewne skromniejsze niż w minionych latach, nie musi to jednak oznaczać, że trzeba kask powiesić na kołku. ■



Suzuki DR 650

Motocykle desantowe



Motocykle Excelsior Welbike podczas ćwiczeń polskiej 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej.

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA, PIOTR RADOMSKI, NAC, WIKIPEDIA

I wojna światowa była prostym konfliktem, w większości opierającym się na walkach pozycyjnych. Niewiele wniosło to w rozwój doktryn wojennych, co najwyżej zapoczątkowało pewne trendy, jak np. motoryzacja wojska czy użycie lotnictwa.

W 20 lat później, II wojna światowa była przełomem w rozwoju nowoczesnych form walki. Wiele rzeczy zapoczątkowanych wtedy (np. masowe użycie czołgów i wozów bojowych, wykorzystanie rakiet sporego zasięgu, czy akcje powietrznodesantowe) do dziś jest podstawą sztuki wojennej.

W czasie II wojny światowej dwoma podstawowymi formami transportu desantów wojskowych były okręty i samoloty. Desanty z morza miały wieloletnią tradycję, sięgającą jeszcze podbojów Greków i Rzymian, co najwyżej unowocześniła się konstrukcja statków. Zupełną nowością był zaś desant z powietrza – samoloty były w stanie w kilkanaście godzin przetransportować setki żołnierzy- →→

rzy na odległe tereny. Nie trzeba było lotnisk gdyż żołnierze na ziemię spadali na spadochronach. W ten sam sposób zrzucono również uzbrojenie, sprzęt bojowy i transportowy, w tym motocykle.

Na etapie rozwoju i ćwiczeń standardowe motocykle wojskowe były specjalnie przerabiane do desantów powietrznych. Głównym działaniem w tym względzie było ich „odchudzenie”, aby ograniczyć wszelki zbędny ciężar. Szybko jednak okazało się, że to nienajlepsza droga. Wagowo udało się osiągnąć zadowalający poziom, ale problemem pozostawały gabaryty, których nie dało się zmniejszyć, a przestrzeń transportowa samolotów nie była z gumy. Specyfika desantów powietrznych wymagała pojazdów skonstruowanych głównie w tym celu. Zaczęto więc budować takie motocykle.

Prawdopodobnie pierwszym motocyklem desantowym był włoski Volugrafo Aermoto, produkowany w latach 1939 – 1942. Ten najkrótszy motocykl wojskowy używany podczas II wojny światowej (najbliższy konkurent – angielski Welbike – był o ponad 250 mm dłuższy) napędzany był prostym silnikiem dwusuwowym o pojemności skokowej 123 cm³ i mocy 2 KM. Na najwyższym przełożeniu rozwijał prędkość do 50 km/h. W układzie przeniesienia napędu oprócz dwu przekładniowej skrzyni



Włoski motocykl desantowy Volugrafo Aermoto w służbie niemieckiej.

biegów zastosowano również reduktor, który pozwalał na podwojenie liczby przełożeń. Przednie i tylne zawieszenie było sztywne. Co ciekawe Volugrafo Aermoto z przodu i z tyłu miał podwójne koła – zwiększało to powierzchnie opon, co zmniejszało automatycznie naciski jednostkowe i zapewniało lepsze pokonywanie terenu o miękkim podłożu, np. piasku, błota. Motocykl był naprawdę mały – miał długość 1050 mm i ważył zaledwie 51,5 kg. →→



Włoski motocykl desantowy Volugrafo Aermoto sfotografowany na ulicach Warszawy zimą 1948 roku.

Hołubiąc doktrynę pancernego Blitzkriegu, Niemcy zlekceważyli zagadnienie motocykli desantowych, planując na szeroką skalę wykorzystanie do tego celu typowych motocykli klasy 100 cm³. Jedyne próby skonstruowania specjalnego motocykla desantowego podjęto w firmie Triumph Werke Nurnberg (TWN). Powstał tam ciekawy prototyp lekkiego, składanego motocykla o pojemności skokowej 125 cm³. Była to nowatorska konstrukcja, formą zbliżona do angielskiego Welbike i włoskiego Volugrafo Aermoto. Projekt ten jednak zrealizowano tylko w kilku prototypowych egzemplarzach.

Po drugiej stronie frontu – w Wielkiej Brytanii – do zagadnienia zmotoryzowania jednostek powietrzno-desantowych odniesiono się o wiele poważniej. Być może było to spowodowane względami geograficznymi – Anglicy wiedzieli, że wcześniej czy później będą zmuszeni do desantu na kontynent, zarówno z morza, jak i z powietrza.

Dynamiczny rozwój jednostek powietrzno-desantowych armii angielskiej i armii alianckich pod dowództwem brytyjskim, pociągał za sobą konieczność rozpoczęcia masowej produkcji specyficznego wyposażenia dla tych formacji – począwszy od ubrania, poprzez specjalne uzbrojenie na środkach transportu kończąc. Na początku lat 40. nie był to jeden czy dwa oddziały komandosów czy skoczków, w grę wchodziło kilkanaście tysięcy żołnierzy przygotowywanych do desantu powietrznego.



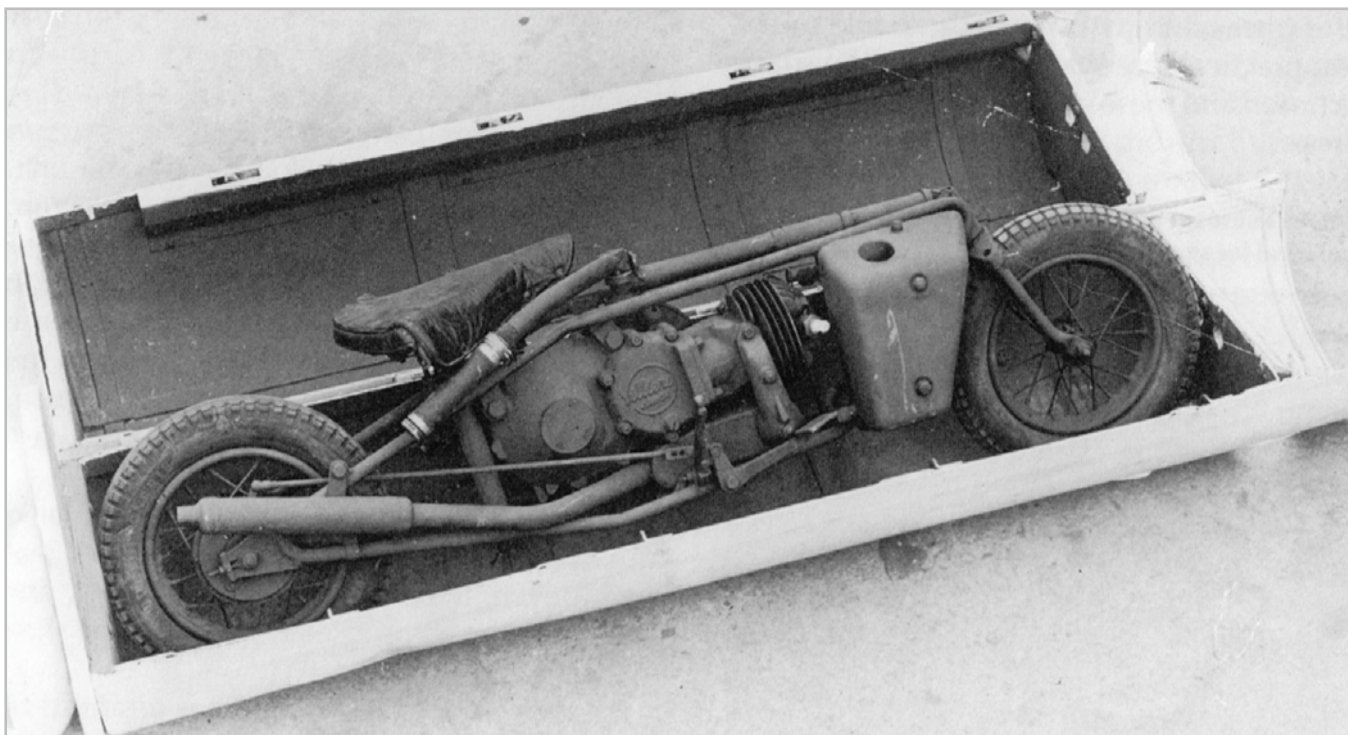
Włoski motocykl desantowy Volugrafo Aermoto.

Na początku 1942 roku w mieście Welwyn (nazwa tego miasta stała się częścią nazwy motocykla) podpułkownik armii brytyjskiej J.R.V. Dolphin opracował prototyp miniaturowego motocykla

Dynamiczny rozwój jednostek powietrznodesantowych armii angielskiej i armii alianckich pod dowództwem brytyjskim, pociągał za sobą konieczność rozpoczęcia masowej produkcji specyficznego wyposażenia dla tych formacji.

desantowego. Po pozytywnie zakończonych testach poligonowych, motocykl nazwany Welbike, został skierowany do produkcji seryjnej w zakładach Excelsior. Pojazd był bardzo prosty, składał się z rurowej ramy, małych kół i prostego dwusuwowego silnika o pojemności skokowej 98 cm³. Całość ważyła zaledwie 32 kg i po złożeniu mieściła się w cylindrycznym kontenerze transportowym o średnicy 36 cm. Był to najlżejszy motocykl wojskowy produkowany w czasie II wojny światowej. W latach 1942 – 1945 wyprodukowano około 4000 Welbikeów, w dwóch seriach (Mk. 1 i Mk. 2). Pojazdy z poszczególnych partii różniły się od siebie tylko drobnymi detalami. Trzon konstrukcji był niezmienny przez cały okres wojennej produkcji. Pewne modyfikacje osprzętowe czyniono przed każdą akcją, w zależności od terenu i klimatu, w jakim pojazdy miały być użyte. Najliczniej pojazdy te wykorzystano w czasie operacji „Market Garden” i w alianckich desantach na Dalekim Wschodzie. Motocykli Welbike używali także polscy żołnierze ze stacjonującej w Anglii 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej dowodzonej przez gen. Stanisława Sosabowskiego.

Jeżeli spojrzymy chronologicznie możemy postawić tezę, że produkcja motocykli Welbike była dalece niewystarczająca w stosunku do potrzeb, dlatego uzupełniająco sięgnięto po motocykle klasy 100 cm³. Jeżeli z perspektywy czasu spojrzymy →→



Excelsior Welbike przygotowany do zrzutu. Ciekawą informacją jest, że jeden z takich pojazdów został w kwietniu 1944 roku zrzucony dla Armii Krajowej na punkt „Hipopotam”, znajdujący się 25 km od Zamościa.

całościowo na wartości liczbowe sprzętu brytyjskich wojsk desantowych to wyraźnie widać, że podstawą były tu pojazdy zaadaptowane z klasycznych „setek” (zbudowano około 15.000 sztuk motocykli desantowych dwóch modeli, opisywanych poniżej), a Welbike, w ilości około 4000, były tylko uzupełnieniem.

W 1942 roku firma Royal Enfield przekazała angielskiemu War Department do testów prototyp motocykla desantowego, model RE. Był to gruntownie zmodernizowany pojazd, oparty na modelu cywilnym, wyposażony w silnik dwusuwowy o pojemno-

ści skokowej 126 cm³. Podczas prób poligonowych konstrukcję cały czas modyfikowano, zgodnie z sugestiami specjalistów wojskowych. Po kilku miesiącach tych działań powstała końcowa wersja tego pojazdu, oznaczona WD/RE. Produkcję seryjną rozpoczęto pod koniec 1942 roku, a pierwsze pojazdy dotarły do jednostek na początku 1943 roku. Żołnierze nazwali ten motocykl

„pchłami” i to określenie bardzo szybko przyjęło się w całej armii. Do końca wojny do jednostek brytyjskich i alianckich trafiło około 9000 desantowych motocykli Royal Enfield WD/RE.

Pod koniec 1942 roku firma James przekazała specjalistom wojskowym armii brytyjskiej do testów kilka małych motocykli z silnikami o pojemności skokowej 150 cm³. Po pierwszych próbach okazało się, że pojazdy są bardzo dobre, solidne i proste w obsłudze, ale zbyt ciężkie do zadań im przeznaczonych, czyli służby w jednostkach powietrzno-desantowych. →→



Excelsior Welbike jednego z polskich kolekcjonerów.



Transport Welbike na jeepie

W styczniu 1943 roku James dostarczył kolejny prototyp do testów. Tym razem był to lżejszy motocykl, wyposażony w dwusuwowy silnik o pojemności skokowej 122 cm³, osiągający moc maksymalną 3 KM. Po kilkutygodniowych próbach okazało się, że James oznaczony „ML” (Military Lightweight), spełnia wymagania specjalistów z wojsk powietrznodesantowych. Władze wojskowe zdecydowały się na zamówienie tych pojazdów. Produkcja ruszyła w marcu 1943 roku. Do końca wojny zbudowano ponad 6000 sztuk. W jednostkach wojskowych do Jamesa ML przyłgnęła potoczna nazwa „mechaniczna mysz”.

W odróżnieniu od Welbike, który był zupełnie nową konstrukcją, James ML był tylko zubożoną wersją zwykłego, cywilnego motocykla. W celu zmniejszenia wagi usunięto wszelkie zbędne elementy osprzętu. Przy czym jednak za zbędne nie uważano: osłony łańcucha, błotników i lamp.

W porównaniu do konkurenta – Royal Enfield WD/RE – James ML był bardziej niezawodny. Była to opinia żołnierzy, którzy używali obu pojazdów podczas II wojny światowej. Konkurencji jednak udało się osiągnąć mniejszą o 12 kg wagę pojazdu,

co w przypadku transportu lotniczego wyposażenia dla całego oddziału było wartością dużą i niekiedy decydującą o wyborze motocykla do akcji.

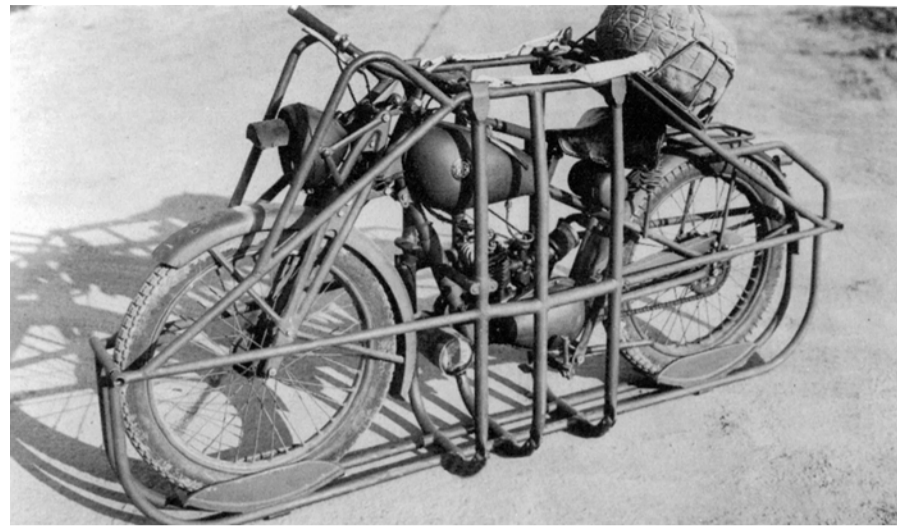
Właśnie ze względu na wagę, James ML nie trafił masowo do oddziałów powietrznodesantowych, tak jak to było w pierwotnych zamierzeniach, ale do służb łącznościowych i pomocniczych. Duża ilość tych pojazdów użyta była, latem 1944 roku, podczas desantu morskiego na plażę Normandii. Jamesy ML potwierdziły tam swoją niezawodność i zwinnosć, przez co chlubnie zapisały się w historii tej operacji wojskowej.

Za Wielką Wodą – w Stanach Zjednoczonych – wszystko było zawsze duże. Budynki – drapacze chmur, samochody – krążowniki szos, motocykle – Harley-Davidson i Indian, więc nawet mały motocykl desantowy musiał być... duży.

Na przełomie 1943 – 1944 roku Amerykanie stworzyli największy, w historii II wojny światowej, motocykl wykorzystywany do zrzucania na spadochronie. Był to Cushman 53 Airborne. Konstrukcja tego pojazdu, wywodząca się z wersji cywilnych, była maksymalnie uproszczona a osprzęt został ograniczony do naprawdę niezbędnego minimum. Cushman posiadał tylko: ramę, silnik, zbiornik paliwa, siódło, kierownicę i koła. Zawieszenia były sztywne. Nie było żadnych osłon. Motocykl wyposażony był w dolnozaworowy silnik o pojemności skokowej 244 cm³. Jednostka napędowa chłodzona była powietrzem w sposób wymuszony, przez dmuchawę. Po wylądowaniu Cushman w parę minut gotowy był do jazdy. Pojazd ten produkowany był w latach 1944 – 1945 w mieście Lincoln w stanie Nebraska. →→



Motocykl Royal Enfield WD/RE w specjalnym stelażu desantowym.



Motocykl desantowy James ML.

Na przestrzeni 2 lat armia amerykańska zakupiła 4734 egzemplarze wojskowego modelu 53 Airborne.

W ogólnym temacie motocykli wojskowych używanych w czasie II wojny światowej, pojazdy wojsk powietrzno-desantowych stanowią specyficzny

i chyba mało znany rozdział. Jak widać były to niekiedy bardzo ciekawe i nowatorskie konstrukcje, wybiegające znacznie w przyszłość. Na słabą znajomość tematu wpływa pośrednio niewielka ilość zachowanych zdjęć tych pojazdów. Na potrzeby tego artykułu udało się zdobyć unikatowe fotografie, w niektórych przypadkach z polskim akcentem.

Nowy typ motocykli cywilnych

Motocykle desantowe z okresu II wojny światowej stały się prekursorami nowej grupy pojazdów cywilnych – małych składanych motorynek. Początkowo działało się tak, gdyż po zakończeniu konfliktu i demilitaryzacji przemysłu starano się na rynku cywilnym upchnąć pojazdy produkowane jeszcze na zlecenie wojska. Nieco je modyfikowano, głównie w sferze estetycznej i oferowano jako produkt cywilny. Tak na rynek trafiły pochodne angielskiego Excelsiora Welbike i amerykańskiego Cushmana. Jedną z zalet tych „adaptacji” była cena, były →→



Amerykański motocykl desantowy Cushman Airborne, w malowaniu „US Navy”, własność jednego z polskich kolekcjonerów.



Motocykle Royal Enfield WD/RE przygotowane do akcji desantowej w polskiej 1. Samodzielnej Brygadzie Spadochronowej.

one tanie. Okazało się, że istniała spora grupa ludzi zainteresowana takimi pojazdami. Poza młodzieżą i osobami dorosłymi, używającymi ich do celów rekreacyjnych, sporo kupowały duże fabryki i inne przedsiębiorstwa o dużej powierzchni (np. gospodarstwa ogrodnicze, lotniska, itp.). W tym przypadku pojazdy te służyły pracownikom do poruszania się po terenie danej firmy.

W latach 60. i 70. ukształtowała się wyraźna moda na takie pojazdy. Wtedy powstały dobrze

znane do dziś konstrukcje, jak np.: Honda Z50 Monkey (produkowana w latach 1964 – 2017, co najlepiej świadczy o popularności tego typu pojazdów) czy jej następcą Honda ST Dağ, Suzuki RV. Warto też wspomnieć włoski motorower Moto- →



Aмерыkański motocykl desantowy Cushman Airborne.





Włoska Motograziella.



Honda Z50 Monkey.

graziella, produkowany w latach 1968 – 1979. Widać w nim wyraźnie podobieństwa do wojennego Volu-grafo Aermoto. Inne światowe firmy też miały w swojej ofercie tego typu motorynki. Popularność tego typu pojazdów trwa do dziś.

W Polsce

W naszym kraju po raz pierwszy publicznie zaczęło się o takich pojazdach mówić w latach 50. Wówczas tygodnik „Motor” ogłosił konkurs na amatorską motorynkę. W ramach tego konkursu, w przydomowych garażach i w piwnicach, powstała pewna ilość takich pojazdów. Najciekawsze prezentowano

na łamach „Motoru”. Były to przeważnie bardzo proste motorynki mające w sobie dużo nawiązań do idei Welbike czy włoskiego Volugrafo Aermoto.

Skrajnością w minimalizacji jednoślada z silnikiem był „Gigant” skonstruowany przez Zdzisława Korbeckiego z Warszawy. Jest to pojazd dość dobrze znany, gdyż prasa dużo o nim pisała. Można było go też zobaczyć na własne oczy odwiedzając sklep →→



„Jerzyk” — najmniejszy motocykl angielski, wzorowany na maszynach, które w czasie wojny umożliwiły brytyjskim oddziałom spadochronowym penetrowanie terenu na tyłach nieprzyjaciela.

„Jerzyk” jest tak lekki, że przeciętna kobieta podnosi go bez trudu. Egzemplarz kosztuje łącznie z podatkiem 40 funtów (160 dolarów).

Produkcją tych motocykli zajmuje się wielka fabryka w Southport, której wydajność wynosi: jedna maszyna co trzy minuty.

Całość produkcji w ciągu najbliższych trzech lat przeznaczono na eksport, ku niezadowoleniu angielskich miłośników motocykla. Dopiero po wyeksportowaniu 75.000 sztuk tych motocykli, młodzież brytyjska będzie mogła cieszyć się „Jerzykiem” w Anglii.

Notka prasowa zamieszczona w miesięczniku „Motoryzacja” w październiku 1947 roku.



Polska prototypowa motorynka „Mamut” z początku lat 70.

motoryzacyjny na ul. Próżnej w Warszawie, gdzie do początku lat 90. był wystawiony w gablocie.

Na początku lat 70. powstał kolejny pojazd – składana motorynka „Mamut”. W przypadku „Giganta” był on tylko ciekawostkowym tworem konstrukcyjnym, „Mamut” zaś rozpatrywany był pod kątem produkcji seryjnej. Była to bardzo ciekawa konstrukcja – wizjonerska, nowatorska i rozwojowa. Dużo pisała o nim prasa, pokazywano

go na wystawach (m.in. w Instytucie Wzornictwa Przemysłowego). Projekt ten został jednak zaprzeczony. Nie zrezygnowano jednak z produkcji tego typu pojazdów. Pod koniec lat 70. w bydgoskim Romecie zaczęto wytwarzać dobrze znane większości z Was – motorynki. Tu się zatrzymajmy, bo dalsze dzieje rometowskiej produkcji motorynek to już inna historia.



Mamy rok 1978. Od zakończenia wojny minęło 33 lata. Mini motorowery, czy po prostu motorynki, były już mocno zakorzenione na rynkach całego świata. Popatrzmy na nie i porównajmy do wojskowych motocykli desantowych z II wojny światowej. Zobaczmy jak wiele nadał łączy te pojazdy – największą cechą wspólną są niewielkie gabaryty i waga. ■



Ostatnia, w pełni polska, motorynka produkowane seryjnie. Model 301.

Wycieczka do muzeum

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZEBICKI

Dziś opowiem o dwóch niezwykłych niemieckich muzeach techniki – Sinsheim i Speyer. Jedno od drugiego oddalone jest o ok. 40 km. Odwiedziłem je dwa lata temu, przeznaczając na każde z nich pół dnia. To założenie okazało się błędne. Przez pół dnia można co najwyżej przejść każde z tych muzeów szybkim krokiem. Jeżeli zaczniesz przyglądać się eksponatom zabraknie Ci czasu. Wybieram się tam ponownie, tym razem jednak na każde muzeum przeznaczę po jednym dniu.





Cóż tam można zobaczyć z dziedziny techniki? Wszystko. Od techniki kosmicznej i legendarnych samolotów Concorde, TU-144 i Jumbo Jet (Boeing 747) oraz kilku innych maszyn przez lokomotywy, statki i łodzie podwodne, auta formuły 1, dziesiątki klasycznych oldtimerów w tym jedne z największych w Europie kolekcje Mercedesów, Maybachów, Bugatti i Alfa Romeo, zbiór samochodów amerykańskich, pokazną ekspozycję pojazdów wojskowych w tym czołgi, maszyny rolnicze i traktory, kolekcje rowerów i oczywiście motocykle. Te ostatnie rozsiadane są po różnych miejscach obu muzeów – są częścią tematycznych wystaw pojazdów, np. wojskowych,



amerykańskich, niemieckich, sportowych, weteranów z początku historii motoryzacji i innych. Ogółem w samym tylko Sinsheim prezentowanych jest kilkaset motocykli.

Wróć na chwilę do początku tej listy. Większość eksponowanych tam samolotów można zwiedzać również wewnątrz. W Sinsheim nie lada atrakcją

Zachęcam Was do odwiedzenia tych muzeów. Dla każdego miłośnika techniki (takiej czy innej) wizyta tam byłaby jak święto – tematyczny karnawał.

jest wsiąść, choć na chwilę, do legendarnego Concorde czy jego radzieckiego odpowiednika TU-144. W Speyer można przespacerować się po skrzydle Jumbo Jet'a.

W Sinsheim prezentowane są motocykle z całego świata, wyprodukowane od końca XIX wieku →→



do lat 80. W Speyer jest mniej jednośladów, ale jest tam kilka perełek, np. prezentowana jest duża kolekcja legendarnych motocykli Münch – napędzanych czterocylindrowymi silnikami samochodowymi (NSU 1000). Ostatni akord historii tych motocykli miał miejsce w 2001 roku, gdy powstała krótka seria motocykli Münch Mammut 2000. Warto dodać, że powstały one w Polsce, w Ostrowie Wielkopolskim. Skonstruowane i zbudowane przez Konrada Czwordona.

Muzeum historii techniki w Sinsheim otwarto w 1981 roku. Przez lata placówka ta rozrastała się i dziś jego powierzchnia ekspozycji liczy ogółem 30.000 m² w halach plus ogromna ekspozycja na

W Sinsheim prezentowane są motocykle z całego świata, wyprodukowane od końca XIX wieku do lat 80.

zewnątrz. Muzeum Techniki w Speyer powstało na początku lat 90. Dziś jego ekspozycje zlokalizowane są na 25.000 m² w halach i 150.000 m² na zewnątrz. Gdy nie było pandemii oba muzea reklamowały się

hasłem – „Otwarte 360 dni w roku, w godzinach 9.00 – 18.00”. Obecnie, z powodów związanych z pandemią, wybierając się tam trzeba sprawdzić, czy są otwarte. W obu placówkach oprócz ekspozycji muzealnej są również kina IMAX 3D.

Chciałbym zachęcić Was do odwiedzenia tych muzeów. Dla każdego miłośnika techniki (takiej →→



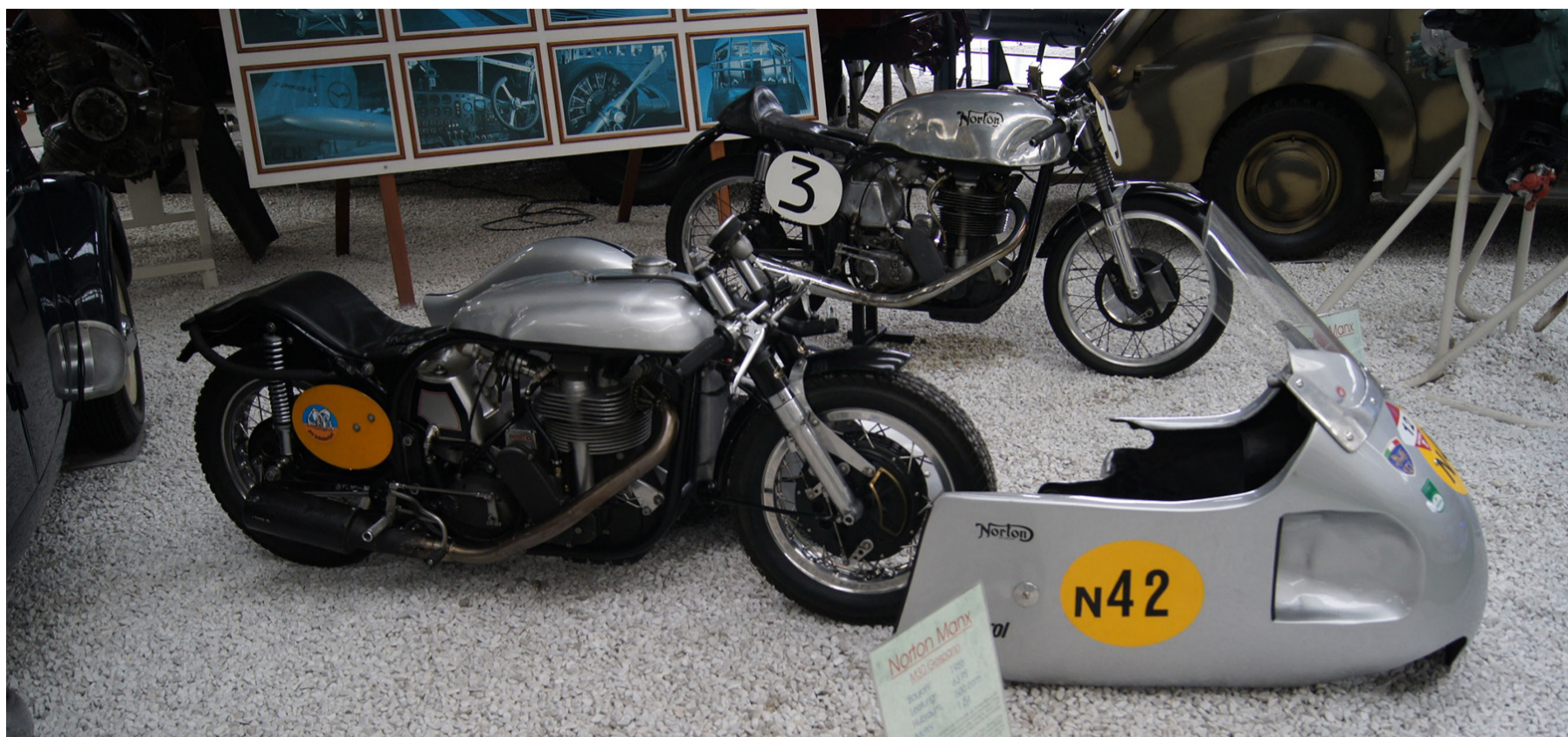


czy innej) wizyta tam byłaby jak święto – tematyczny karnawał. Co słyszę...? Że daleko, że koszty... Można sobie z tym poradzić, wystarczająco chęci i dobre planowanie. Dla przykładu, umawiacie się w cztery osoby, w tym jedna dysponująca samochodem. Jeżeli nawet twoi kumple nie chcą jechać, przez Internet, na formach tematycznych, można znaleźć osoby zainteresowane taką wycieczką.

Plan wycieczki – wyjeżdżacie późnym popołudniem w piątek i rano w sobotę jesteście w Sinsheim. Prowadzić można na zmianę, przez co wszyscy rano będą wypoczęci. Trasa to ok. 1100 km autostradami, gdzie spokojnie można utrzymać średnią prędkość rzędu 100 – 120 km/h. Odległość tę mierzyłem z Warszawy, gdy wyruszyście z Poznania będzie to niecałe 900 km, a Wrocławia tylko 800 km.

Całą sobotę zwiedzacie muzeum w Sinsheim. Przed wyjazdem można zarezerwować nocleg w okolicy, za pośrednictwem portali internetowych. Za pokój 4-osobowy z łazienką nie zapłacicie więcej niż 80 – 100 Euro. Drugiego dnia od samego rana zwiedzacie muzeum Speyer i późnym popołudniem ruszacie w drogę powrotną do ➔➔

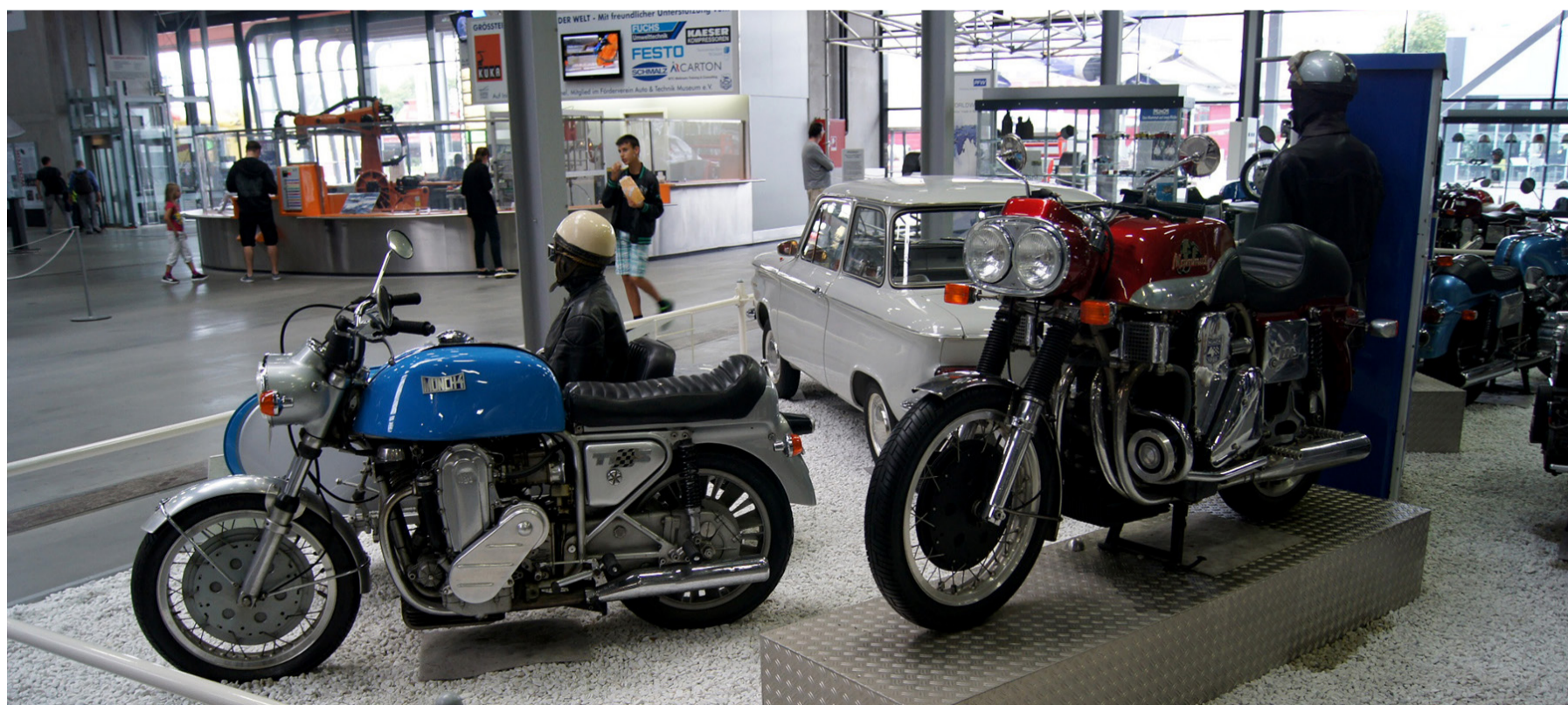




Polski. Rano w poniedziałek możesz się meldować w pracy. Trochę może niewyspany, bo drzemka w samochodzie jest mniej komfortowa niż w łóżku, ale da się wytrzymać.

Ile to kosztuje? Liczymy: benzyna w obie strony – 900 zł; hotel – 400 zł. Tyle wspólnych kosztów, czyli 1300 zł dzielone na 4 osoby. Wychodzi po ok. 325 zł na każdego. Do tego opłata za wstęp do obu muzeów (karnet 2-dniowy, po jednym dniu w każdym muzeum) – 180 zł. Tak więc koszt wycieczki na 1 osobę wynosi ok. 500 zł.

Co będziesz miał w zamian? Zapewne kilkaset zdjęć, które zrobisz, dwa dni świetnej zabawy i wrażeń tyle, że przez kilka miesięcy nie ochłoniesz. Dla nas wielką wartością obu muzeów jest to, że możemy zobaczyć tam z bliska pojazdy, których nigdzie w Polsce nie znajdziemy. Smutną konkluzją jest zaś fakt, jak mizerne są nasze muzea. Tu nawet nie ma co porównywać – to dwa zupełnie inne światy. Prezentowane tu zdjęcia to tylko niewielki wycinek tego, co można zobaczyć w Sinsheim i Speyer. Z drugiej strony, gdyśmy chcieli pokazać wszystko potrzeba by pewnie z 300 – 400 stron. ■



Motocyklistki

Osobiście znam tylko jedną tak zawziętą i zafiksowaną motocyklistkę! Dla której nie ma niemożliwej drogi do pokonania, a duża ilość kilometrów do przejechania czy niekorzystne warunki pogodowe nie stanowią żadnego problemu. Stawia sobie cel i go osiąga. Bez sponsorów, zaplecza i promocji. Chciałam byście i Wy mieli możliwość o niej usłyszeć – tak się spełnia marzenia i dobrze bawi przy pomocy motocykla!

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AGATY MIŚKIEWICZ



Katarzyna Szymala: Agata powiedz proszę parę słów o sobie. Czym się zajmujesz?

Agata Miśkiewicz: Agata Miśkiewicz, miłośniczka przygody i napotkanych ludzi. Inżynier w branży lotniczej.

Jak się zaczęła Twoja przygoda z motocyklem? Kiedy? Kto Cię zaraził?

W moim rodzinnym domu nie było tradycji motocyklowej. Nikt nie jeździł i nie jeździ motocyklem. Jako dziecko nie marzyłam o motocyklu, bo po prostu nie przyszło mi to głowy. Aż pewnego dnia w pracy poznałam pierwszego motocyklistę w życiu – Tomka z Klubu Miłośników Dawnej Motoryzacji Kardan. I się zaczęło. Przez kilka lat jeździłam jako pasażer – fotograf, aż do momentu usłyszenia słów: „Agata, czy Ty zawsze będziesz jeździć jako pasażer? Może w końcu nauczyłabyś się jeździć?”. Nie ma dla mnie nic bardziej motywującego, jak wejście na ambicje. I tak w ciągu tygodnia zapisałam się na pierwszy możliwy kurs. Początki jak zwykle u mnie były ciężkie. Instruktorzy – Irek i Artur mówili o mnie „trudny przypadek”, ale dzięki silnej motywacji skończyłam kurs i zdałam egzamin na →→



kategorie A i się zaczęło. Po latach, kiedy spotykamy się na treningach gymkhana lub innych szkoleniach, instruktorzy są zaskoczeni, że mam teraz tak duże umiejętności.

Czemu to robisz? Co Ci to daje?

Pytanie – czemu to robię. To jak pytanie do dzieci: czemu jedzą lody. Odpowiedź – bo lubią. Tak samo jest u mnie z motocyklem. Prowadzenie i spędzania czasu w trasie sprawia mi po prostu przyjemność, jest momentem oderwania się od codzienności.

Pierwszy motocykl?

Mój pierwszy motocykl to GS500 – nie BMW, tylko poczciwe stare SUZUKI. Pierwszy motocykl, na którym uczyli mnie jeździć to K-750, potem już było tylko źle. Zasluga Tomka z klubu Kardan.

Jaki obecnie?

Bez zmian – GS500, osioł z różową kokardką – taką samą jak miał Kłapouchy w Kubusiu Puchatku.

Jaki motocykl jest Twoim największym marzeniem? Czemu właśnie ten?

Dla mnie ważniejsza jest droga i ludzie, z którymi jadę, niż sam sprzęt. Pewnie łatwiej byłoby pokonywać trasy jakimś turystykiem, ale czy dawałoby to większą frajdę? Obiecuję sprawdzić. Wiem jedno, następny motocykl będzie miał koła ze szprychami. →→



Opowiedz proszę o swoich podróżach na „Osiołku”. Najdłuższa? Najlepsza? Najmilej wspomiana?

Pierwsza moja dłuższa trasa była na Mazury z Michałem jeżdżącym wtedy na XJ600. Trasa przez wielu uważana za przejażdżkę na niedzielny obiad. Dla mnie była wtedy wyzwaniem. Pamiętam jak po całym dniu jazdy i wizycie w Wilczym Szańcu, położyłam się do namiotu, mówiąc "nigdy więcej nie wsiądę na motocykl". Nigdy więcej trwało może do 8 rano, do śniadania. Potem, za dwa tygodnie, był wypad w Bieszczady i kolejne. I tak trwa to do dzisiaj.

Pierwsza jazda w piachach – piękny sypki piaseczek zryty przez motocykle z wózkiem bocznym – warunki idealne dla GS500 na szosowych oponach i niedoświadczonego motocyklisty. Było to na Rajdzie Bzura 2016 organizowany przez Klub Miłośników Dawnej Motoryzacji Kardan. Trasa ukończona z uśmiechem na twarzy, mimo kilku wywrotek, pomocy panów w podnoszeniu i jednego krótkiego podjazdu wykonanego przez doświadczony motocyklistę. Gratulacje od innych uczestników, nieocenione, za wytrwałość.

Dwie większe wyprawy poza granice kraju odbyły się dzięki ekipie motocyklistów z Klubu Miłośników Dawnej Motoryzacji Kardan. Pierwsza wyprawa odbyła się do Rumunii – zaczynając od słynnych tras motocyklowych aż po Morze Czarne. To wszystko w towarzystwie wspaniałych ludzi na pięknych zabytkowych motocyklach – mój motocykl był prawie najmłodszy. Kolejna wyprawa w podob-



nym składzie odbyła się do Albanii. Za namową Arka jeżdżącego Junakiem, pojechaliśmy na jednodzienną, kilkugodziną wycieczkę na sałatkę grecką do Sagiada. To było najdalsze odwiedzone przeze mnie do tej pory miejsce.

Najdłuższa trasa w tym roku – Beskid Śląski – Bieszczady – wzdłuż granicy południowej Polski – około 650 km w ciągu jednego dnia. Wiele tegorocznych podróży odbyłam w towarzystwie nowoczesnych motocykli takich jak: CFR1100, VZR 1800 czy Harley-Davidson Glide Sport.

Wiele ludzi pyta się mnie ile kilometrów przejechałam danego dnia, weekendu lub wypadu. →→



Dla mnie w tym przypadku nieważne są liczby, chodzi o to co się przeżyło i zobaczyło podczas tych wszystkich wyjazdów, czy to na TT Horice, czy na Paradę Parowozów, czy do setki innych ciekawych miejsc i na setki wydarzeń. Jedyna liczba, która przychodzi mi do głowy to 16.000 km. Średnia liczba kilometrów rocznie przez ostatnie trzy lata. Jak na starego nakeda to chyba niezły wynik.

Osiołek nigdy mnie nie zwiódł w dalekiej trasie. Miał jakieś małe epizody naprawcze, ale to typowo eksploatacyjne rzeczy. On lubi jeździć, a nie być serwisowany. Nawet niestraszne mu małe dziurki w baku, które zostały uszczelnione mydłem i bezbarwną poksiliną na wyjeździe na Mazury – patent – Jarka i Mariusza – obaj doradzali mi przez telefon, co mam zrobić. Takich przygód jest wiele, sądzę że nie jeden mechanik mógłby się czegoś dowiedzieć.

Na szczęście na swojej drodze – przygodzie motocyklowej spotykam wielu wspaniałych ludzi, którzy służą pomocą, dzielą się wiedzą, dają część siebie – chciałabym ich wymienić, ale lista byłaby bardzo długa.

Najlepsza przygoda motocyklowa?

Przede mną

Najgorsza przygoda motocyklowa?

Najgorsza przygoda motocyklowa jest wtedy,



kiedy zdarza się wśród uczestników wypadek, którego skutki pozostają na dłużej. Ja na razie mam szczęście, bo udało mi się uchronić przed takimi wydarzeniami. Mimo różnych przygód związanych z przysłowiowymi "glebami", na razie wychodzę z nich bez szwanku.



Jakie plany na przyszły sezon?

Trudno planować co będzie w przyszłym roku, ale wiem, że kiedyś pojadę do Montreux, aby zrobić zdjęcie podobne do tego na okładce „Made in Heaven”. Czyli Jezioro Genewskie, pomnik Freddiego Meuriego i Osioł. Przy okazji przejadę przez najbardziej malownicze trasy w Alpach oraz odwiedzę najwyższe położone muzeum motocykli. Trasę mam na →→

razie w głowie, jeszcze nie na papierze, więc trudno powiedzieć jak będzie przebiegać. To co mam na papierze to plan wyjazdu do Czech, który miał się odbyć w tym roku, ale z wiadomych względów został odwołany.

Jak takie hobby odbiera Twoje towarzystwo? Koleżanki? Koledzy?

Moich przyjaciół dziwi to co robię. Może dlatego, że nigdy nie potrafiłam usiedzieć w jednym miejscu. Zawsze mnie gdzieś nosiło i nosi. Szybciej można mnie namówić na wypad niż na kawę.

Jak Cię odbiera męskie grono subkultury motocyklowej?

To chyba pytanie nie do mnie. Ja bardzo dobrze czuje się w męskim gronie motocyklowym.

Co cię pociąga w motocyklach?

Nie będę oryginalna. Wolność, możliwość zobaczenia czegoś nowego i poznania ludzi. Samochód jest wygodny, daje nam bezpieczeństwo, pozwala zabrać bardzo dużo przedmiotów. Jednak jednocześnie izoluje nas od świata. Motocykl pozwala łatwiej nawiązać kontakt, szczególnie mój stary, poczciwy GS500 – może swoim wyglądem nie budzi zachwytu jak Harley-Davidson WLA, ale wywołuje uśmiech na twarzy.



Zachęcasz do jazdy jednośladem czy odradzasz? Dlaczego?

Nie zachęcam ale przez moje opowiadania, i sama nie wiem co jeszcze, ludzie wracają do jazdy motocyklem, kupują nowe lub rezygnują ze sprzedaży obecnych. Mam wrażenie, że jak coś naprawdę się lubi, to łatwiej zaszczepić to wśród innych.

Co poza motocyklem?

Pływanie z naszym mistrzem Pawłem Korzeniowskim – oprócz nurkowania, bo tego akurat się boje. Zima nie może odbyć się bez jazdy na nartach lub desce. W wolnych chwilach udzielam się w wolontariacie dla dzieci z Domów Dziecka, promując nauki ścisłe oraz zdrowy tryb życia.

Katarzyna Szymala: Bardzo dziękuję Ci za poświęcony czas i tę rozmowę! Miałyśmy okazję także parę kilometrów pokonać razem. Dla mnie esencją wypowiedzi jest to, że nie chodzi o ilość kilometrów, a o to co ta jazda nam daje! Agata, trzymam kciuki za plany, realizację marzeń i zawsze tyle szczęścia ile miałaś do tej pory! ■



Muzeum stworzone z pasji

TEKST: ROBERT M. KONDRACKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM MARIANA LASKOWSKIEGO

Rozmowa o motocyklach, samochodach, amfibiach, czołgach i Forcie Marian z Marianem Laskowskim, organizatorem Międzynarodowego Zlotu Historycznych Pojazdów Wojskowych oraz założycielem Muzeum Militarno-Historycznego w Darłowie.



Robert M. Kondracki: W jaki sposób zaczęła się Pańska przygoda z motoryzacją i pojazdami militarnymi?

Marian Laskowski: Zaczęło się, tak jak zwykle: od motocykla, a raczej od motocykli. Gdy miałem kilka lat mój tata miał motocykl AWO Simson.

Wspaniały czterosuw o pojemności 250 centymetrów sześciennych. Tata był marynarzem, w wolnych chwilach, w niedzielę zabierał mnie ze sobą na ryby. Do dziś pamiętam dźwięk tego silnika. Wtedy postanowiłem, że gdy zrobię prawo jazdy kupię motocykl. Tak też się stało. W 1972 roku, →→

gdy zdałem egzamin na „prawko” kupiłem używanego Junaka. W Polsce motocykle były wtedy bardziej popularne i łatwiej dostępne od samochodów, łatwiejsze w utrzymaniu i zajmowały mniej miejsca. Poszedłem w ślady ojca i również zostałem marynarzem. Mój motocykl się czasem psuł, więc szukałem części i sam go naprawiałem. Przy tej okazji poznałem wielu pasjonatów. Kupiłem drugi motocykl, później następny i następny... Po kilku latach miałem ich około 50. W stodołach i szopach ludzie przechowywali wiele fajnych motocykli, także sporo ciekawych zabytków sprzed wojny. Większość z nich była niesprawną, niekompletną, więc wymieniłem się na pierwszy samochód, był to Jeep Willys z czasów wojny. Później pojawiły się kolejne auta, cywilne i wojskowe. Dlaczego właśnie wojskowe? Pojazdy militarne mają solidniejszą konstrukcję od cywilnych, są bardziej trwałe. Często były w niezłym stanie, bo wojsko serwisowało je regularnie, w przeciwieństwie do wielu użytkowników cywilnych.



Jak w latach 70. i 80. wyglądało środowisko kolekcjonerów pojazdów militarnych?

Przede wszystkim byli to pasjonaci, którzy kupowali auta od cywilów, lub rzadziej z wojskowego demobilu. Najłatwiej było o motocykle, stąd popularne były sowieckie motocykle z koszem: M-72, K-750, Dniepry. Pojawiały się także wojenne Harleye, BMW i inne marki. Auta to przede wszystkim GAZ 69, UAZ 469 i wojenne Willysy, czasem Dodge ¾ tony czyli seria WC. Te ostatnie z wojska w latach 50. trafiały np. do straży pożarnej lub do cywilnych przedsiębiorstw. Nie były to łatwe czasy dla osób, które chciały jeździć wojskowym samochodem. Młodszym Czytelnikom wypada przypomnieć, że benzyna czyli etylina była sprzedawana w ograniczonych ilościach w systemie kartkowym. A wojenny Jeep czy Dodge spalał jej naprawdę sporo! W Polmozbytach brakowało części do nowych pojazdów, a cóż dopiero do motocykli i samochodów zabytkowych? Praktycznie niemal każdą zepsutą część trzeba było dorobić. Na szczęście dobrych rzemieślników nie brakowało.

Skąd pomysł na Fort Marian?

Pod koniec lat 80. prowadziłem w Darłowie firmę importującą środki czystości z Holandii. Kupując i zamieniając się na kolejne motocykle i samochody poznałem prawdziwych pasjonatów. Poznałem Maćka i Staszka Kęszyckich z Warszawy. Do dziś profesjonalnie zajmują się pojazdami wojskowymi, są znanymi w Europie kolekcjonerami. W tym czasie otwarto granice. Szybko dowiedzieliśmy się, że w Wielkiej Brytanii, Holandii czy Niemczech są organizowane duże zloty pojazdów militarnych, które odwiedza tysiące osób. Podczas spotkań w gronie kolegów, pasjonatów pojawiła się myśl: *Fajnie było by zorganizować taki zlot i u nas*. Darłowo jest malowniczym miejscem, atrakcyjnym nie tylko dla „zwykłych” turystów, ale także dla pasjonatów historii. Podczas wojny, w Malechowie koło Darłowa Niemcy mieli specjalny poligon do testowania amunicji. Tu testowano m.in. słynne działo kolejowe zwane Scherer Gustav (lub inaczej Dora) kalibru 802 mm, które ważyło ponad 1300 ton i było obsługiwane przez ponad 1400 osób. To było największe działo na świecie- →→



cie. Teren był więc wymarzony na organizację zlotów i pikników militarnych z prezentacją pojazdów wojskowych w ich „naturalnym środowisku”. W porozumieniu z lokalnymi władzami udało mi się wydzierżawić teren. To ponad 20 hektarów. Ci, którzy przyjeżdżają tu pierwszy raz są zaskoczeni. Nad morzem spodziewają się całkiem płaskiego terenu, co najwyżej piaszczystych wydm, a tu są prawie góry! Wzgórza, doliny i pagórki. Dojazd jest bardzo łatwy. Gdy w 1997 r. zdecydowałem się na organizację pierwszego Międzynarodowego Zlotu Historycznych Pojazdów Wojskowych w Darłowie koledzy z Koszalina wymyślili nazwę „Fort Marian” i tak już zostało do dziś.

Jak wspomina Pan organizację pierwszych zlotów?

W 1999 roku z braćmi Kęszyckimi zdecydowaliśmy o organizacji pierwszej edycji zlotu w Darłowie.

Miałem obawy, ale i wielką radość, że stworzymy coś nowego. Bo był to naprawdę pierwszy zlot pojazdów militarnych w Polsce zorganizowany z rozmachem, a przy tym profesjonalnie. Było ponad 200 pojazdów: od motocykli do czołgów. Na poligonie zwiedzający mogli odbyć przejażdżkę dowolnym pojazdem i to stało się już tradycją. Niemal natychmiast o Darłowie dowiedzieli się kolekcjonerzy mundurów, medali i innych pamiątek związanych z wojskiem. Są zresztą obecni na każdej tego typu imprezie. Jeśli ktoś pasjonuje się militariami, a mieszka w mieście, w bloku, przecież nie kupi sobie czołgu czy transportera opancerzonego. Takich ludzi jest mnóstwo. Ich pasja idzie właśnie w kierunku zbierania mundurów, odznak, wojennych pamiątek czy broni białej. Swoje zbiory mogą pomieścić się w dużej szafie, nie trzeba hali czy hangaru. Wraz z organizacją zlotów powstało oparte na moich zbiorach muzeum zabytkowej motoryzacji z licznymi →→



eksponatami militarnymi. W Darłowie pojawiło się około tysiąca uczestników, późniejsze zloty zwiędzało już kilkadziesiąt tysięcy osób. Na jednym ze zlotów było ok. 90 tys. osób! Przejżdżały całe rodziny, ludzie w różnym wieku. Pasjonaci, kolekcjonerzy i zwykli turyści, dla których zloty i muzeum były nową atrakcją podczas wakacji nad morzem. Później koledzy zaczęli organizować podobne zloty i pikniki wojskowe w Kołobrzegu, Bielsku-Białej

i innych miastach. Kiedy jeden z kolegów zapytał, czy nie mam nic przeciwko, by zorganizować taki zlot na południu Polski, pomogłem mu, bo przecież znamy się od lat, przyjaźnimy i pomagamy wzajemnie. Łączy nas wspólna pasja: zabytkowe pojazdy militarne. Do lipca 2019 r. odbyły się 21 edycji darłowskiego zlotu. W bieżącym roku zablokował nas COVID-19. Byłby to nasz 22 zlot...

Wspomniał Pan o czołgach. Po 1989 r. z WP w cywilne ręce trafiło kilkaset czołgów i wozów bojowych różnego typu. Ile jest ich w prywatnych kolekcjach obecnie?

Faktycznie, można przyjąć, że przez ostate 30 lat kilkaset czołgów i drugie tyle transporterów lub innych pojazdów militarnych trafiło w ręce prywatne przez Agencję Mienia Wojskowego. Zdecydowana ich większość została jednak zdemilitaryzowana, rozebrana i złomowana. Aby pozostawić czołg z cechami bojowymi potrzebna jest specjalna zgoda z ministerstwa. Jeden z kolegów zakupił kilkadziesiąt czołgów, ale w zbiorach pozostawił tylko 3.

Czy w Pańskiej kolekcji są również czołgi? Jakie eksponaty posiada Pan w swoich zbiorach?

Posiadam sprawny wóz saperski T-55 AMS czyli specjalistyczną wersję czołgu T-55 AM Merida →→



dla jednostek saperskich. W mojej kolekcji jest również czołg T-34, a także transportery opancerzone.

Poza tym motocykle wojskowe i trochę cywilnych, polskich i zagranicznych. Poza jednośladami są samochody osobowe, terenowe i ciężarówki, głównie z demobilu. Jest tu kilka samochodów z armii amerykańskiej z lat II WŚ i wojen w Korei i Wietnamie. Jednym z nich jest unikalna ciężarówka M35 nieznannej w Polsce marki REO, używana przez amerykańską armię od lat 50. Są także w pełni sprawne amfibie, samochody warsztatowe, wozy łączności i pojazdy straży pożarnej.

Przez lata zebrałem ich całkiem sporo. W zbiorach mam też inne militarne, eksponaty, tyle że raczej nieruchome. Jest niemiecki bunkier stalowy ważący w całości 200 ton. Jest także tzw. Kugelbunker z 1944 roku ze wspomnianego już poligonu amunicyjnego. Wykonano go z żelbetonu o grubości ścianki zaledwie 4 cm. Waży 2,5 tony, ma kształt kulisty i mieści 5 osób. Był w stanie zapewnić ochronę nawet w przypadku bliskiego wybuchu alianckiej bomby o masie 500 kg.

Muzeum można zwiedzać indywidualnie lub z przewodnikiem.

Które z eksponatów Pańskiego muzeum są szczególnie unikalne?

Jednym z najbardziej unikalnych pojazdów jest Gnome-Rhône AX2, duży motocykl z koszem produkowany na licencji firmy Terrot. Zaprojektowano go dla francuskiej armii, ale w 1940 r. większość egzemplarzy została zdobyta przez niemiecki Wehrmacht i wcielona do służby w jego jednostkach. Motocykl ma 800 centymetrów pojemności, 2 cylindry w układzie bokser. Podobnie jak w wojskowych w motocyklach BMW z tamtych lat także posiada napęd wałem Kardana i napęd na boczny wózek. Waży sporo ponad 300 kg. AX2 jest absolutnym unikatem na świecie. Z 2,7 tysiąca egzemplarzy przetrwało ich bardzo niewiele. W Polsce jest zaledwie kilka sztuk, niewiele więcej ocalało ich we Francji i na całym świecie. Właśnie dlatego renowacja trwała aż 8 lat. Trudno było zdobyć dokumentację techniczną i części. Innym niezwykłym pojazdem jest jedyny prototyp amerykańskiej, wojskowej 10-metrowej amfibii-cysterny z napędem 4x4. Każde z jego kół ma 1,8 metra wysokości! Jeździ po szosie i w terenie, a także pływa. O ile wiem, to jedyny egzemplarz na świecie. W dodatku tak modna →→





dziś hybryda! Przednie koła napędza silnik spalinowy, tylne są napędzane elektrycznymi. Przetrwiał w jakimś starym żwirowisku. Zbiornik mieści 20 tys. litrów. Innym, dość unikalnym samochodem jest wojskowy Dodge WC-56 tzw. komandorka czyli samochód dla dowódców wyższej rangi. Takie auta służyły w armii USA, a pojedyncze egzemplarze także u Sowieców i po wojnie w Wojsku Polskim. To klasyczna terenówka 4x4, ale bardzo wygodna, wręcz komfortowa. Jestem dość wysoki i lubię takie auta. Na renowację oczekuje cywilny Oldsmobile z 1948 roku z nadwoziem kabriolet.

Fort Marian to nie tylko muzeum pojazdów...

Tak, poza muzeum jest też strzelnica Battlefield. Jedna oś ma odległości 100 metrów, druga – 200, ale docelowo będzie powiększona do 300 metrów. Na terenie poligonu organizujemy imprezy offroad, imprezy integracyjne dla firm z możliwością jazdy w terenie. Warunki terenowe są naprawdę świetne do uprawiania wielu dyscyplin sportowych. Na przygotowanym torze odbywały się wyścigi samo-

chodów terenowych, quadów i motocykli. Odbywały się tu mistrzostwa Polski i Europy w enduro. Przy muzeum działa warsztat renowacji pojazdów zabytkowych, głównie wojskowych. Współpracuję z kolekcjonerami z Polski i innych krajów. Kolega z Niemiec zakupił w Arabii Saudyjskiej 500 terenowych Fordów M151 MUTT. Identyczne auta były używane przez Amerykanów w czasie wojny w Wietnamie. Część z nich jest odnawiana właśnie tu, w warsztacie przy Fort Marian.

Jak wygląda współpraca z władzami lokalnymi i innymi organizatorami zlotów?

Władze lokalne wiedzą, że Fort Marian to magnes dla turystów odwiedzających Darłowo. Zloty były prawdziwą atrakcją, znaną w regionie i całej Polsce.

Współpraca układa się więc pomyślnie. Tegoroczny zlot nie odbył się, uderzyła w nas pandemia. Współpracuję właściwie ze wszystkim organizatorami zlotów militarnych w Polsce. Nie konkurujemy ze sobą, bo przecież znamy się od lat i tak układamy kalendarz imprez, by nie kolidowały one →→

ze sobą. Nie ma konfliktu interesów, jest partnerstwo i współpraca. Mam propozycję zorganizowania zlotów w Gdańsku i Kołobrzegu. Organizujemy tu także imprezy okolicznościowe z grillem dla osób prywatnych i firm.

Jak zmieniły się polskie zloty pojazdów militarnych w ciągu ostatnich 20 lat?

Na początku przecieraliśmy szlak. Na każdym kolejnym zlocie przyjeżdżało coraz więcej uczestników i zwiedzających. Na zlocie w Darłowie przez pandemię, latem 2019 roku było już około 1000 pojazdów, 3,5 tysiąca uczestników i kilkadziesiąt tysięcy zwiedzających. Tu wzrost jest bardzo widoczny. Wzrost ilościowy, ale też jakościowy. Kilkanaście lat temu pojawiły się pierwsze grupy rekonstrukcji historycznej. Jedną z pierwszych powstała w Gdańsku. Obecnie jest mnóstwo. Odtwarzają nie tylko konkretną armię, ale nawet daną jednostkę. Pojawiają się na zlotach w Darłowie, a także w filmach historycznych, a nawet podczas oficjalnych uroczystości państwowych.

Z tym jest związany cały przemysł. Niektóre polskie firmy zaczynały od produkcji naszywek, dziś szyją całe mundury dla grup rekonstrukcyjnych na całym świecie. Są to najlepsze kopie. Polskie firmy dostarczają je nawet do Hollywood, na plan wojennych filmów. Tu, w Darłowie i na innych zlotach widać wiele interesujących, czasem bardzo unikalnych pojazdów. Pasjonaci kupują je w wielu krajach świata, remontują i prezentują przed publicznością. Poziom techniczny wystawianych pojazdów jest coraz wyższy. Renowacja, zwłaszcza nietypowych pojazdów jest bardzo czasochłonna i kosztowna. Do odbudowy czołgu czy transportera opancerzonego potrzeba wiele miejsca. Taki pojazd nie zmieści się w zwykłym garażu. Nie każdy może pozwolić sobie na dużą halę lub hangar. W nieco lepszej sytuacji są pasjonaci jednośladów, bo zajmują one mniej miejsca, tu wystarczy garaż. Internet ułatwia zdobycie części. Są pasjonaci, którzy jadą do Czech, Niemiec czy do innego kraju Europy, by na tamtejszych imprezach zdobyć poszukiwany detal. →→





Czy rynek zabytkowych pojazdów militarnych w Polsce jest już nasycony?

Absolutnie nie! Wiem to po sobie. Nieraz tłumaczyłem sobie: już dość, nie kupuję nic więcej! Gdy jednak nieco później natrafiłem na niespotykany pojazd, kupowałem go. Ta pasja jest nieuleczalna! W naturze każdego kolekcjonera jest zakup nowych eksponatów, ich wymiana z innymi. Jestem pewien, że z roku na rok grono osób zainteresowanych pojazdami militarnymi powiększa się. W latach 90. dominowały GAZ-y czy Stary z polskiego demobilu plus trochę Willysów. Obecnie na zlotach widać pojazdy z kilkudziesięciu krajów świata. Także rzadkie, nie spotykane modele i wersje. To samo dotyczy zabytkowej motoryzacji w „cywilnym” wydaniu. Rośnie zainteresowanie polskimi pojazdami wojskowymi. Niestety te przedwojenne praktycznie nie przetrwały, więc buduje się lepsze lub gorsze ich repliki. Podejmuje się działania, by ściągnąć pojazdy podobne do tych, które służyły w polskiej armii w 1939 r. z innych krajów. Wytworzyła się specjalizacja. Jedni kolekcjonują pojazdy zachodnich aliantów, inni wybierają te z ZSRS lub krajów komunistycznych.

Jeśli spojrzymy na rynek w USA, Holandii czy

Niemczech, zrozumiemy, że pasjonatów wciąż przybywa, choć tamtejsze kolekcje są naprawdę imponujące.

Jakie są Pańskie plany związane z Fort Marian?

Mam 65 lat. Zbudowałem dużą kolekcję, muzeum, Fort Marian.

W tym wieku trudno mieć jakieś konkretne marzenia. Osiągnąłem już wiele. Chciałbym jednak, by wszystkie, a przynajmniej większość pojazdów, które posiadam pieczołowicie odrestaurować według najlepszych muzealnych standardów. To ogromne zadanie i ogromne koszty.

Czy zloty pojazdów militarnych w Fort Marian przetrwają pandemię?

Mam nadzieję, że prędzej czy później pandemia zakończy się i życie wróci do normy. Choć pewnie wiele rzeczy się zmieni, myślę jednak, że zloty znów będą przyciągały zwiedzających, a liczba wystawców będzie się powiększać. Zloty to nie tylko rozrywka dla turystów, ale także obcowanie z żywą historią, walory edukacyjne. Już dziś zapraszam Państwa serdecznie, wierząc, że sytuacja w najbliższe lato będzie znacznie lepsza niż w tym roku. ■



„Przeleć mnie...” przed półwiekiem śpiewały Alibabki (ulubienice ogromnej rzeszy ówczesnej młodzieży, w tym piszącego te słowa).

Choć ten tekst, dla chłopaka czy mężczyzny, kojarzył się dość jednoznacznie, to faktycznie dotyczył oblecenia/objechania dookoła całego świata.

TEKST: MAREK HARASIMIUK

No właśnie, któżby, z prawdziwie kochających jazdę motocyklem, nie chciał zwiedzić na dwóch kółkach całego globu ziemskiego, z jego krajobrazami i cudami architektury?

Aby jednak móc zrealizować swoje pomysły i marzenia trzeba, mówiąc za Napoleonem, trzech rzeczy: „pieniędzy, pieniędzy i... pieniędzy”. I czasu na realizację podróży. Ale „czas, to pieniądz”. Aktualnie dochodzi do tego problem, kiedy ten świat →→

opuści zbrodniczy koronawirus, zamykający nam otwarte dotychczas drogi. A zatem trzeba czasami marzenia zminimalizować do rzeczy bliższych, ale też bardzo interesujących.

Złoczyńcy, którzy w końcu XVIII wieku podzielili się Rzeczpospolitą, jak to wśród gangsterów bywa, wcale sobie nie ufali i zazdrośnie strzegli swego łupu. Zaczęli więc na granicach rozbiorów budować rozmaite fortyfikacje.

Z moich doświadczeń (nie tylko motocyklowych), po zwiedzeniu sporych połaci czterech kontynentów (Europa – prawie cała, Azja – od Iranu do Singapuru, Ameryka Płd. – od Wenezueli do Boliwii i Afryka płn. – Maroko i Algieria) mogę z pełnym przekonaniem powiedzieć, że Europa jest najciekawszym z nich zakątkiem świata. Dlaczego? Choćby z powodów: zagęszczenia ciekawych krajobrazów (brakuje tylko dużych pustyń piaszczystych), znakomitych dróg i ogromnej ilości, nieodległych od siebie, wspaniałych zabytków architektury. Czyli

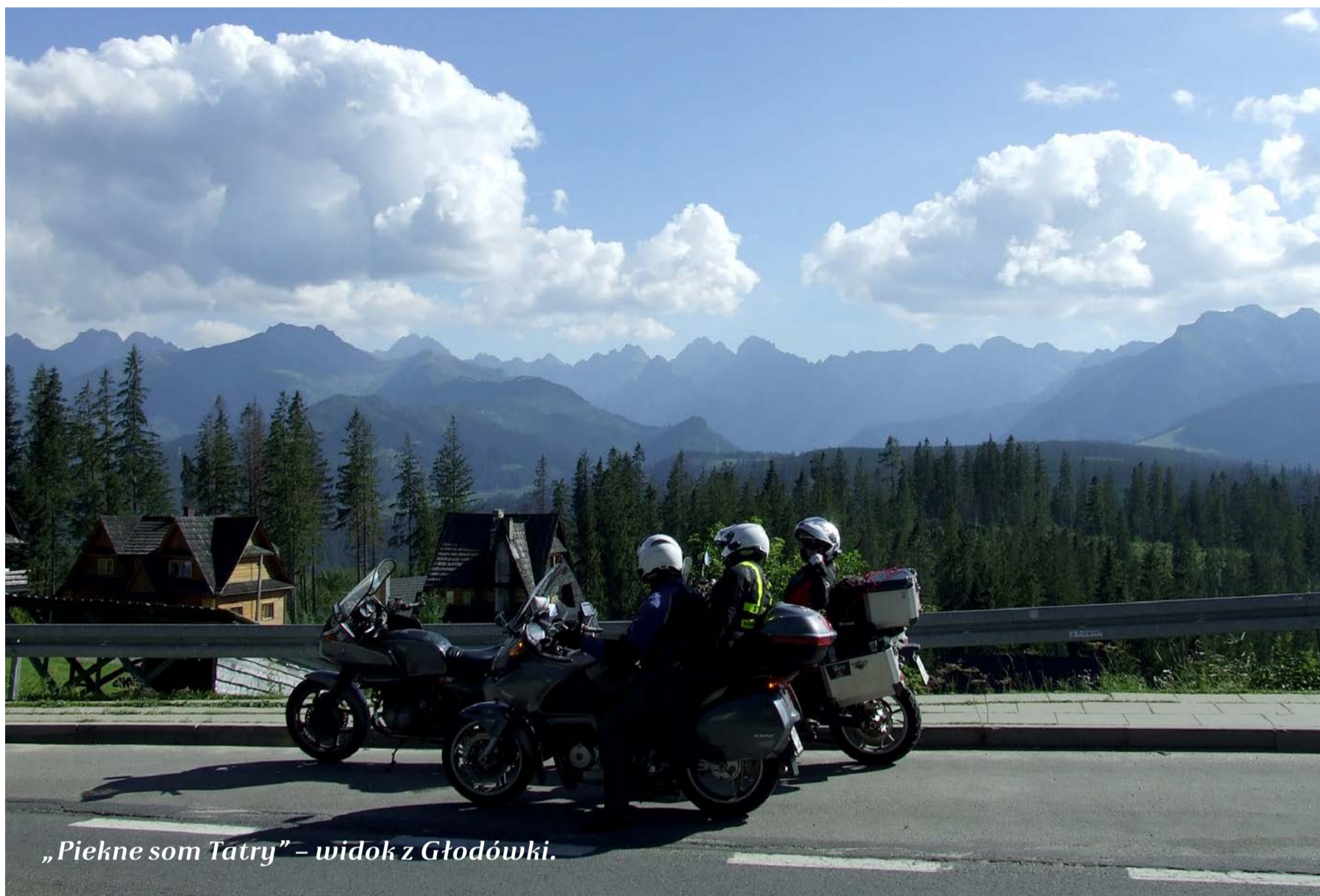
tego, co jako ludzie zwiedzający ją, uważamy za najistotniejsze w turystyce motocyklowej. Natomiast wadą (według mnie) jest ogromne zagęszczenie ludności. Wioska za wioską, miasteczko za miasteczkiem, musimy się ciągnąć w żółwym tempie. Oczywiście, kiedy coś będzie szwankować w naszym motocyklu to wokoło jest pełno rozmaitych możliwości naprawy. Ale prawdziwy „obieżyświat” umie sobie radzić z rozmaitymi problemami, w tym technicznymi.

Nie musimy sobie udowadniać, że nasz kraj leży w Europie. Terytorialnie był tam zawsze, a cywilizacyjnie – kulturowo – religijnie jest w Europie, jako unikatowym w świecie systemie cywilizacyjnym, od drugiej połowy X wieku. A zatem zastanówmy się czy, i dlaczego warto po nim przemieszczać się i zwiedzać go z siodła motocykla? O takich najoczywistszych sprawach jak język czy zwyczaje, którymi przesiąknęliśmy od dziecka, nie będziemy tutaj rozprawiać. Zastanówmy się zatem nad krajobrazami i obiektami architektonicznymi. A może rzeczywiście posiadamy jakieś walory, których może nam pozazdrościć pozostała część kontynentu?

Zanim te nasze atuty postaram się tu zaprezentować, pomyślmy o jeszcze jednej sprawie, czyli o tym, że turyści motocyklowi wcale nie są ludźmi mającymi tyle samo lat. Według rozmaitych danych średnia wieku polskiego (i nie tylko) motocyklisty jest jak w piosence: „Czterdzieści lat minęło...”. A przecież i wielu młodych ludzi wsiada na motocykl tylko po to, aby zwiedzać co piękniejsze kawałki tego świata. Wspomnę również o zbliżonych mi →→



Łemkowska cerkiewka w Beskidzie Niskim.



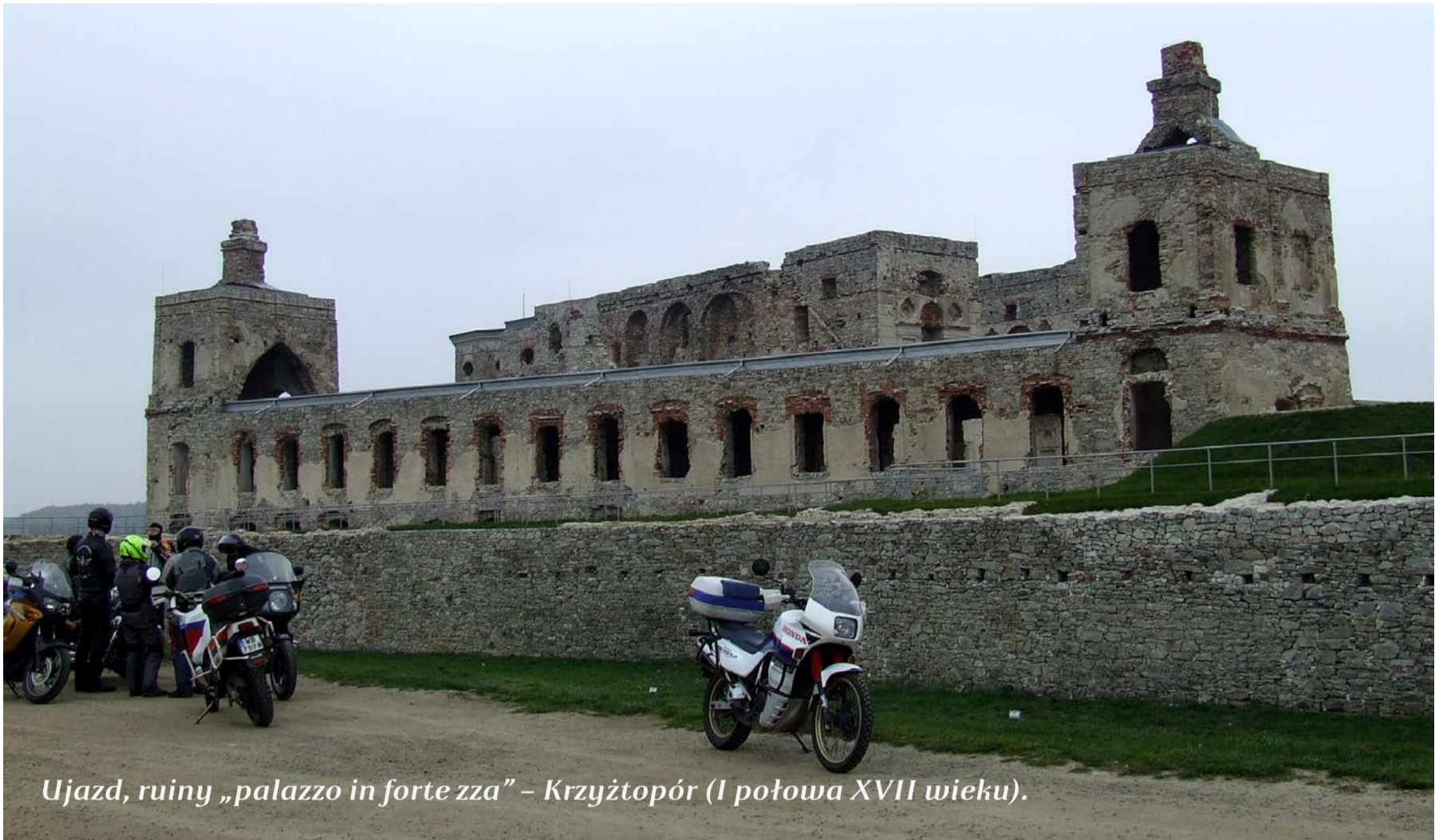
„Piekne som Tatry” – widok z Głodówki.

wiekami Nestorach (to taki, podobno mądry, starzec z bitwy o Troję, którego opisał niejaki Homer w „Iliadzie”). Tych też, całkiem sporo osobników, to i owo na motocyklach chce jeszcze zobaczyć przed swoją ostatnią podróżą.

Otóż młodość oprócz tego, że się musi wyszumieć, to jeszcze powinna zrozumieć „skąd jej wyrastają nogi”, czyli „skąd przyszliśmy i dokąd idziemy?”. Uważam, że znakomicie w tym rozpoznaniu pomóc może właśnie turystyka motocyklowa po ojczystym kraju. Naturalnie trzeba zacząć od najznamienitszych zabytków architektury i najpiękniejszych zakątków krajobrazowych. Natomiast nie ma co się pchać motocyklem do śródmieść największych miast typu Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław czy Poznań. Te miasta warto obejrzeć per pedes, znalazłszy sobie bazę gdzieś na ich obrzeżach. A do śródmieścia dotrzeć komunikacją miejską. Ale już w mniejsze perełki architektury, jak np. Malbork, Gniezno, Przemyśl, Jarosław, Kłodzko, Bolesławiec

czy w całe mnóstwo ciekawych zamków i miasteczek o średniowiecznym rodowodzie, możemy się „wepchnąć”. Poznana, przy okazji zwiedzania tych obiektów i rejonów, historia zapadnie nam na długo w pamięć i pozwoli potem, przez porównanie, ocenić inne wspaniałości, które poznamy w kolejnym etapie naszego życia.

Uzbrojeni bowiem w wiedzę „kim jesteśmy” możemy spróbować „przelecieć świat”. Jeśli tylko udało nam się zorganizować czas i pieniądze to przy oglądaniu wspaniałości, którymi jest obdarzony świat, a zwłaszcza Europa, nie będziemy się gapić na każdy obiekt czy krajobraz jak przysłowiowe ciele na malowane wrota. Będziemy np. mogli skonstatować, jaki piękny jest zamek Pernsztejn (Morawy), czy Stara Lubownia (Słowacja), czy układ miejski Carcassone (Francja) i zastanowić się dlaczego nie został zniszczony jak wiele podobnych mu zamków i miast na terenie Polski. Porównamy budowę Dolomitów (Włochy) czy Prokletija (Czarnogóra/Alba- →→



Ujazd, ruiny „palazzo in forte zza” – Krzyżtopór (I połowa XVII wieku).

nia) z Tatrami (Polska/Słowacja) i zastanowiwszy się nad ich geologią będziemy mogli porównać ich piękno. Przypomniawszy sobie rynek i stare miasto w Jarosławiu czy Przeworsku ocenimy piękno starych miast we Francji, Niemczech czy Włoszech. Ba, jeśli się nam uda dotrzeć albo na Daleki Wschód

albo np. do Ameryki Południowej, to tym bardziej będziemy mogli oprócz zachwycania się, czy też (to całkiem możliwe) patrzenia z obrzydzeniem, skostatować, że „wszędzie dobrze, ale w domu najlepiej”. A jeśli nie, to czy zechcemy tam zostać? Czyli po prostu mamy gdzie, do swojego, wrócić.

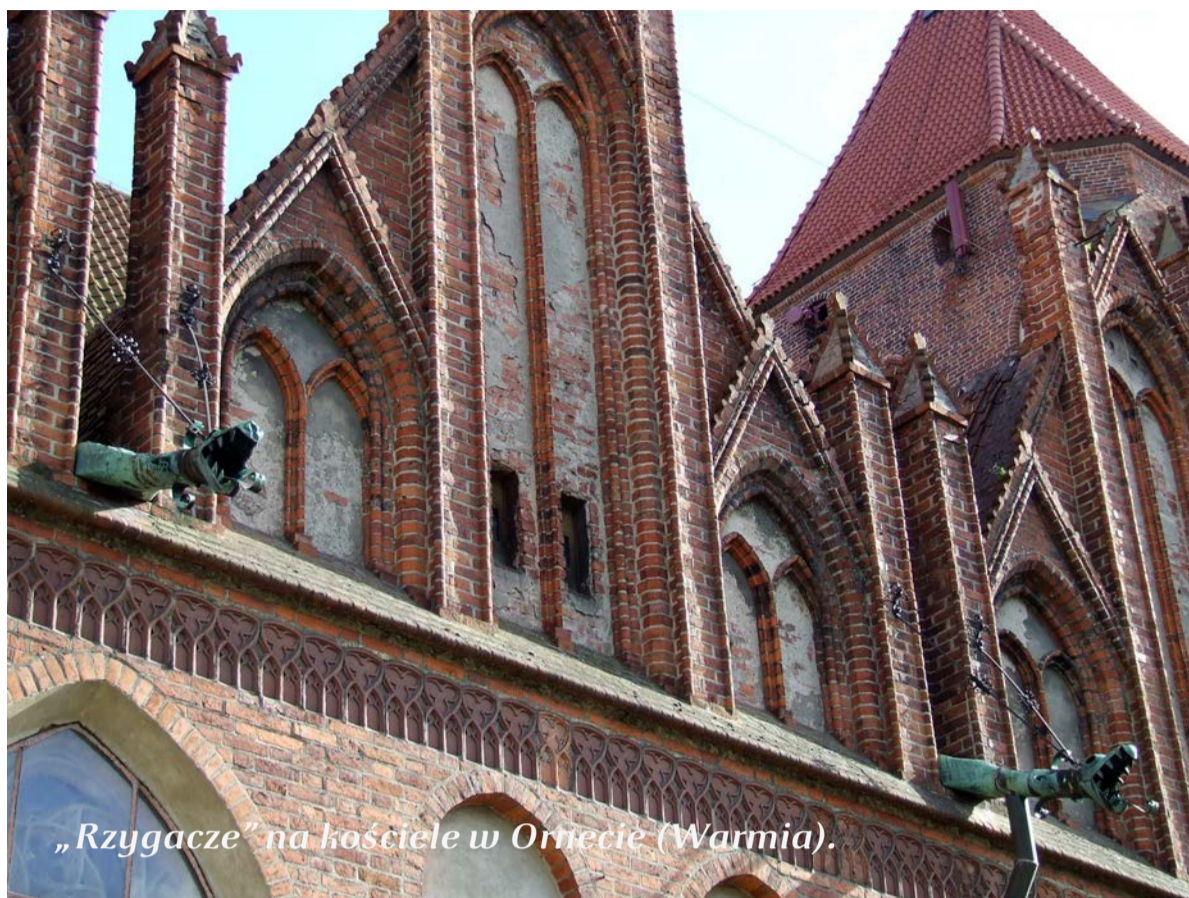


Mirów zamek – strażnica na Jurze Krakowsko-Częstochowskiej (XIV wiek).

No i ten trzeci, nestoriański, okres życia. Jeśli już to i owo wiemy o Polsce i świecie to warto przyjrzeć się uważniej, z bliska, tym obiektom, które już jako młodzi ludzie zaliczyliśmy. Popatrzeć, zadarłszy głowę, na np. rzygacze w kościele w Orniecie albo znaleźć jakąś sosnę, na której kolejny nasz okupant czy zaborca powiesił naszych dzielnych, młodych i pozbawionych wolnej ojczyzny chłopaków bohatersko i w nierównym boju schwytych do niewoli. A może jakiś kamień, na którym ścięto głowę jakiegoś hardo myślącego zdrajcy czy →→

heretyka religijnego. Mówiąc inaczej warto nasze zwiedzanie Polski potraktować przyczynkowo. To znaczy pocmokać nad szczegółem, którego normalnie byśmy nie spostrzegli. Ma to swoje dobre strony kiedy już wiek nie pozwala wbiec bez zadyszki do jakiegoś zamku usadowionego na szczycie góry (Chojnik), czy wdrapać się na najwyższą latarnię morską nad Bałtykiem (Świnoujście).

A teraz clou artykułu czyli co tutaj w Polsce mamy takiego, co możemy pokazać „innostrancom” motocyklowym. Otóż tak się w naszej historii złożyło, że nasze państwo miało wędrujące granice. Licząc od najdawniejszych dziejów to sięgaliśmy od Odry na zachodzie (Piastowie) aż po Smoleńsk i jeszcze kawałek za Dniepr na wschodzie. Teraz znowu (od 75 lat) jesteśmy nad Odrą, ale na wschodzie skurczyliśmy się do Bugu. Z największej powierzchni, która sięgała prawie 1 mln km² zeszliśmy do 1/3 tej powierzchni. Był okres kiedy naszymi ziemiami zarządzali trzej zaborcy: Rosja, Prusy i Austria. I to właśnie wtedy dorobiliśmy się ciekawostki, której w takiej ilości i różnorodności nie ma gdzie indziej w Europie. Mowa o rozmaitych obiektach militarnych. Oczywiście zamki średnio-wieczne z okresy XIII – XV wieku czy obiekty obronne typu palazzo in fortezza, czy całe obwarowane bastionami i kurtynami miasta powstałe w okresie XVI – XVIII wieku są polskimi obiektami i jako takie mają swoje odpowiedniki w pozostałej części Europy. Natomiast złoczyńcy, którzy w końcu XVIII wieku podzielili się Rzeczpospolitą, jak to wśród gangsterów bywa, wcale sobie nie ufali



„Rzygacze” na kościele w Ornecie (Warmia).

i zazdrośnie strzegli swego łupu. Zaczęli więc na granicach rozbiorów budować rozmaite fortyfikacje. Nasilenie budowy tych fortyfikacji trwało od drugiej połowy XIX wieku do rozpoczęcia I wojny światowej. Potem – po krótkiej przerwie zwanej dwudziestolecim międzywojennym – Hitler został najlepszym sojusznikiem Stalina (1939), a narodo- wy-socjalizm podał rękę komunizmowi i w wyniku „Paktu Ribbentrop-Mołotow” Polska znowu znik- →→



Polski schron bojowy piechoty „Wędrowiec” w Węgierskiej Górze (II wojna światowa).



Pustynia Błędowska.

nęła z mapy Europy, a nasi oprawcy zaczęli na siebie patrzeć wilkiem. Sowieci, na wszelki wypadek, zaczęli „stroić” linię Mołotowa czyli prawie 2500 km liczącą linię bunkrów. I wiele tych obiektów, z lat 1939 – 1941, kiedy to Niemcy dokonali „wiarołomnej” napaści na „miłujący pokój” Kraj Rad, tych ukończonych lub będących w trakcie budowy, znalazło się na aktualnie polskim terytorium. Jeśli dodamy do tego polskie obiekty (bunkry), często nie ukończone przed tragicznym wrześniem 1939 roku oraz niemieckie linie obronne, typu Wał Pomorski, to zobaczymy niezwykle bogactwo tego typu obiektów, nie występujące w takiej różnorodności i zagęszczeniu nigdzie indziej w Europie. Na dodatek duża część tych XIX-wiecznych i drugowojennych obiektów jest możliwa do zwiedzenia, gdyż zostały już nieźle zagospodarowane. To jest coś, czym możemy zaimponować miłośnikom rozmaitych umocnień militarnych. Oczywiście mamy również duże (jak na Europę) kompleksy leśne i bagniste (a nawet pustynię!),

które też można zwiedzić w czasie objazdu po Polsce, ale o tym napiszę następnym razem.

Na koniec – jeśli tylko mamy te trzy napoleońskie rzeczy, to z zatankowaniem motocykla i niedrogim (25 – 35zł) przespaniem się w Polsce nie ma większych problemów, a drogi też w ogromnej większości są w bardzo przyzwoitym stanie. A zatem „w Polskę jedziemy!”



Moczary Puszczy Kampinoskiej.

Prowincjonalnie

TEKST I ZDJĘCIA: HUBERT PAWŁOWSKI

Z Saarlouis w Niemczech gdzie mieszkam, południowa Francja to dla mnie idealne miejsce wypadowe w sytuacji gdy pojawia się niespodziewane wolne, które nie wiadomo jak zagospodarować.

Blisko i dostatecznie „egzotycznie” cokolwiek to określenie ma oznaczać. Wystarczy tylko jechać przed siebie, a przygody znajdą człowieka same.

Był to jeden z upalnych sierpniowych dni zeszłego roku, w których żar lał się dosłownie z nieba a asfalt kleił do podeszew butów. Buty dla odmiany się od tego gorąca, rozklejały się. Dosłownie. Klej bowiem, którego szewc użył do naprawy mojego historycznego obuwia, okazał się być odpornym na wiele rzeczy, ale jednak nie na tropiki. A przyznać trzeba, że upał był porządny, pierwszej jakości, zagraniczny.

Podróżując „na czuja”, czyli kierując się przeczućmi i niczym więcej, dojeżdżam do jakiejś wioski czy małego miasteczka na końcu szosy. Dosłownie. Bo droga prowadzi jeszcze tylko kilkaset metrów poza ostatnie zabudowania i kończy się ślepo. Zakaz wjazdu, koniec świata, rezerwat przyrody. Wracam do centrum.

Wspaniały klimat zapomnianej prowincji gdzieś na krańcach Lotaryngii. A może Alzacji? Sam →→





już nie wiem. Na środku drogi, jak gdyby nigdy nic, kilka starszych kobiet z wielkim zaangażowaniem omawia jakieś ważne, miejscowe sprawy. Są w końcu u siebie, więc mogą stać gdzie chcą. Prowincjonalne miejscowości rządzą się swoimi prawami. Przejeżdżam ostrożnie obok nich. Wydają się być zaskoczone wizytą „obcego na motorze”, na dodatek z zagranicznymi tablicami rejestracyjnymi. Panie przerywają konwersację, jednak nie usuwają się z jezdni nawet na milimetr. One tu rządzą. Parkuję, wyłączam silnik. Mesdames, ciągle stojąc na środku drogi, wymieniają jakieś uwagi na mój temat, lustrując mnie od stóp do głów, po czym najwyraźniej dochodząc do wniosku, że przyjezdny jest najzwyczajszym człowiekiem na ziemi, przechodzą do lokalnych spraw i plotek nie zwracając już więcej na mnie uwagi. Kocham te klimaty. Podjeżdża jakieś auto. Medames rozmawiają dalej na środku szosy nie zwracając na pojazd najmniejszej uwagi. Kierowca, chcąc nie chcąc, musi cofnąć i zaparkować na jedynym dostępnym mu miejscu. Niesamowite.

Wspaniała prowincja. Siadam w cieniu na ławce obserwując całą sytuację i nagle dopadają mnie

wspomnienia. Z innego świata i z innych czasów. Dawno, dawno temu końcem świata było dla mnie niewielkie miasteczko Mogielnica. Pamiętam stare czarno-białe zdjęcia z babcinego albumu. Został na nich uwieczniony drewniany budynek z podcieniem, stojący na brukowanym rynku w centrum tej miejscowości. Wyglądał nierealnie - niczym żywcem przeniesiony z Dzikiego Zachodu. Zawsze chciałem go zobaczyć. Od miejscowości, w której mieszkała moja Babcia, do Mogielnicy było mniej więcej 10 km. Od mojego domu do Babci jakieś 75 – 80 km. I wiecie co? Nigdy tam nie byłem. Serio. Brzmi to dziwnie nawet dla mnie. Chociaż doskonale pamiętam, że wówczas, w latach 80. i wczesnych 90., odległości miały zupełnie inny wymiar. W co zresztą mi samemu trudno jest uwierzyć. A co dopiero wytłumaczyć młodszemu.

Śmieszna sprawa. Dziś jeżdżę sobie po Francji setki kilometrów, ale w Mogielnicy do dziś nie byłem. Dziś zresztą nie ma już chyba po co tam jechać. Interesującego mnie domu z podcieniem nie ma tam już pewnie od ponad 20 lat. Kochajmy prowincję, tak szybko odchodzą. ■

Felieton Erwina Gorzycy

Kiedy motocykle kierują tobą



Tego nie widać na początku motocyklowej drogi. Kupiłeś motocykl, cieszysz się, że go masz, jeździsz na nim, czasem coś przy nim porobisz. Jeśli temat nie będzie przelotnym epizodem i wciągnie cię odpowiednio głęboko, zacznasz poznawać podobnych jak ty, zmieniasz motocykle na coraz bardziej dopasowane do siebie. Zacznasz je rozróżniać po innych cechach niż wygląd zewnętrzny i dane z katalogów. Podobnie jak ludzi, z którymi dzielisz zainteresowania. Część kolegów się wykruszyła, przestali jeździć, a część podobnie jak ty, siedzi w garażu zimą, podróżuje latem. Sito selekcji ma coraz mniejsze dziurki i coraz precyzyjniej odsiewa elementy.

Lata płyną, zawiązują się rodziny, na świat przychodzą dzieci (dziurki sita wciąż maleją) i życie stawia Ci coraz poważniejsze wyzwania spotęgowane mnożącymi się obowiązkami. Nie każdy to wytrzyma, jeśli presja jest zbyt duża z czegoś należy wtedy zrezygnować. Ale ty wytrzymujesz i potrafisz pogodzić dom z garażem. Roz-

glądasz się wokół i widzisz, że z dawnej licznej grupy zostałeś ty i pojedyncze sztuki podobnych tobie. Osiągnąłeś etap, w którym motocykle zaczynają kierować tobą.

Rozejrzyj się po ścianach domu – wszędzie jakieś fajne grafiki, obrazki, zdjęcia motocykli. Otwórz szafę – większość zajmują ubrania, w których jeździsz w upalne, chłodne lub zimne dni. Zajrzyj do notatnika z adresami – połowa to motocykliści, z różnych stron Polski i świata. Na półkach z książkami większość to literatura na temat. Wyjrzyj przez okno – samochód stoi pod chmurą, bo w garażu miejsce zajęły motocykle, a wśród nich może jest też jakieś pierdzikółko twojego młodego. Dzwoni telefon – kolega szuka części do nowego projektu i pyta czy może ty ich nie masz. Na kolejne wakacje planujesz następną motocyklową podróż, w jakieś niezwykle miejsce, gdzie jeszcze nie byłeś.

W dużym uproszczeniu opisałem ścieżkę, jaką idę od →→

początku zainteresowania motocyklami. Dla każdego może być inna, ale jeśli prowadzi nas przez kilkadziesiąt lat to schemat jest zapewne zbliżony.

Na zjawiska, które przedstawiłem nakładają się następne będące pochodnymi motocyklowych powiązań – np. na żeglowanie po Mazurach albo na narty wybierasz się z ludźmi, z którymi jeździsz motocyklem. Jeśli borykasz się z przerastającym cię problemem, szukasz wsparcia u tych, którym zaufałeś po wielu wspólnych wyjazdach.

No i techniczna strona życia – szukasz miejsca, w którym możesz odpalić sztukę w nocy, bez tłumików, bo właśnie testujesz silnik po remoncie i nikt nie zadzwoni na policję. Notabene, motocyklowe „miejscówki” są zazwyczaj bardzo fajne.

Aż się prosi żeby zamknąć jakąś alegoryczną sceną. Jeśli na trumnie położą ci rękawice i kask, to znaczy że przeszedłeś przez życie „pod rękę” z motocyklem i raz ty kierowałeś nim a raz on tobą. ▣

reklama

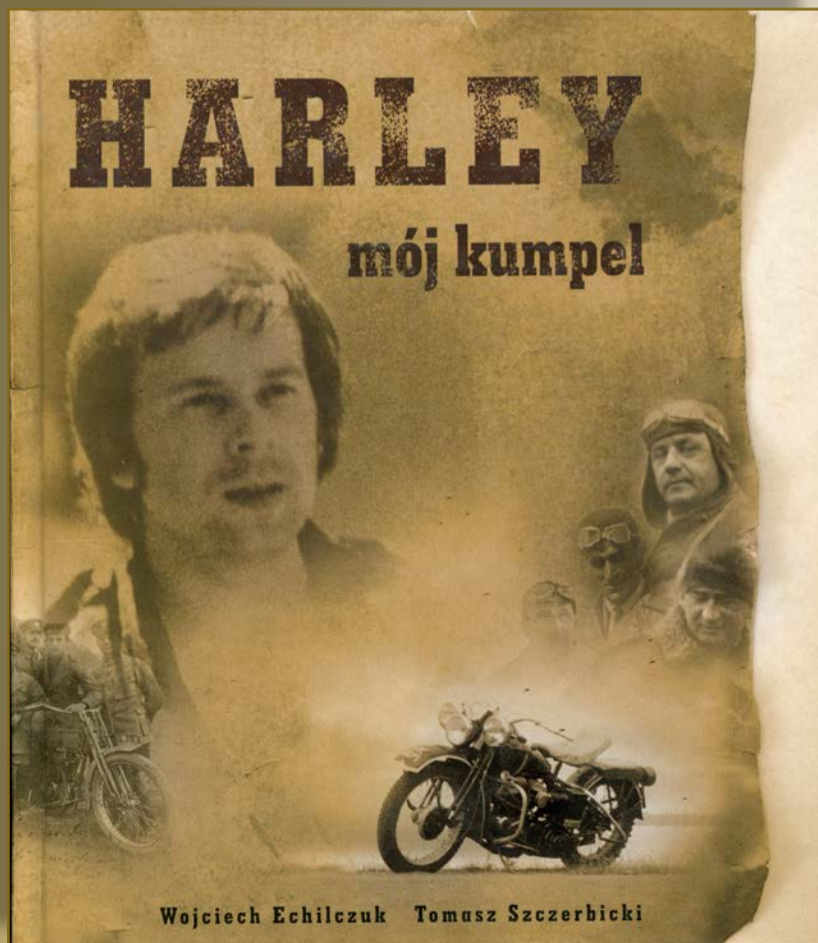


<https://iauto.warszawa.pl>



150 wydań

iAuto to miesięcznik pasjonatów motocykli i o samochodach – 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>



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

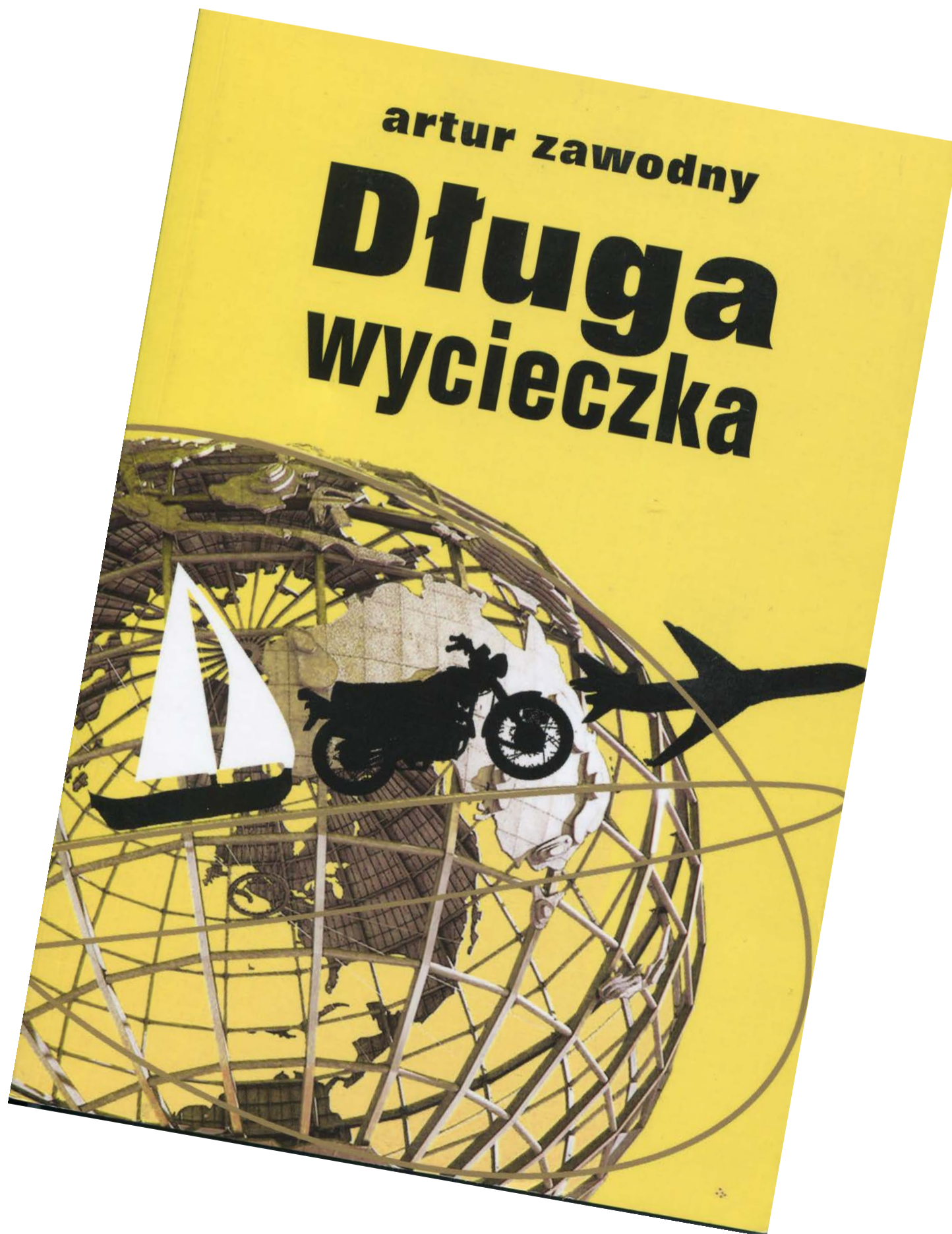
Będzie dostępne w sprzedaży wysyłkowej w naszej redakcji.

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

Znasz lepszy pomysł na motocyklowy prezent?

Powieść w odcinkach

Artur Zawodny „Długa wycieczka” (cz. 2)





Rozdział II

Długa wycieczka





ANKIETA PERSONALNA

Przed wypełnieniem należy ankietę uważnie przeczytać, następnie odpowiedzieć czynniki i wyczerpująco na wszystkie pytania.

PYTANIA	ODPOWIEDZI	
1. Nazwisko i imię, imię ojca (dla mężatek nazwisko panięskie. W wypadku zmiany podać nazwisko poprzednie).		
2. Pseudonimy. (Podać wszystkie pseudonimy pod jakimi występował, podać gdzie i kiedy).	nie miałem	
3. Data i miejsce urodzenia. (Podać wieś, miasto, gminę, powiat, województwo i kraj).		
4. Narodowość.	Polska	
5. Przynależność państwowa.	Polska	
6. Pochodzenie społeczne — przynależność klasowa rodziców. (Robotnicze, chłopackie, z inteligencji pracującej, drobnomieszczańskie, burżuazyjne).		
7. Przynależność społeczna. (Robotnik, chłop, inteligent prac. i inne).		
8. Zawód wyuczony.		
9. Zawód wykonywany.		
10. Wykształcenie (podać dokładnie jaki skład naukowy ukończył):	a) ogólne	b) specjalne
	c) polityczne	
11. Stopień naukowy.		
12. Znajomość języków obcych:	Slabo	Biegło w mowie i piśmie
13. Stan cywilny i ilość członków rodziny na utrzymaniu.		
14. Nazwisko i imię żony (męża). Nazwisko panięskie żony.		

EDK, vol. Zest. Państw. Kalendarz 22. 179 R-1-12104. 699

Był początek roku akademickiego 1959, kiedy to wracając z pierwszego wykładu, rozważaliśmy z moim dobrym kolegą Andrzejem, jak by tu wyrwać się z tego komunistycznego raj. Myślałem o tym już od dawna, nawet wtedy, kiedy chodziłem jeszcze do szkoły, ale „wielki przyjaciel” PRL-u, Józef Stalin, trzymał w stalowym ucisku miliony ludzi dobrej woli. Szkoda marzyć! Wówczas to nawet posiadanie za granicą kogoś z rodziny było, mówiąc delikatnie, bardzo niemile widziane. W formularzu o przyjęcie do pracy należało podać nazwiska i stopień pokrewieństwa, jeżeli się coś zataiło, to lepiej nie mówić o tym nikomu, bo nigdy nic nie wiadomo.

Władze szczególną wagę przywiązywały do tego, aby wróg narodu nie wkraść się w szeregi jakichkolwiek organizacji sportowych, młodzieżowych lub społecznych. Pamiętam taki zabawny epizod, kiedy to wielu uczniów z naszej klasy postanowiło „entuzjastycznie” wstąpić do ZMP, aby pomóc PZPR budować socjalizm. Na uroczystości „wciągania na członków” byli nawet przedstawiciele miejscowego komitetu PZPR oraz komitetu wojewódzkiego ZMP. Oczywiście każdy miał prawo zadać kandydatom dowolne pytanie. Pyta-

nia, szczególnie wnikliwe oraz takie, które mogły zdemaskować związki z imperializmem amerykańskim, były przez władze bardzo cenione.

Otóż jeden z politruków partyjnych zadał wówczas pewnemu młodzieńcowi pytanie, które pociągnęło za sobą mniej więcej taki dialog:

– Czy kolega ma kogoś z rodziny za granicą?

– Mam – odpowiedział zapytany z ironicznym uśmiechem.

(Ponieważ kilku z nas znało koleśka, więc wiedzieliśmy, co się święci, i czekaliśmy niecierpliwie na dalszy rozwój sytuacji).

– Proszę powiedzieć, kto to? – kontynuuje „inkwizytor”.

– Mój ojciec!

– A gdzie? – pyta dalej partyjniak, czując rybę w sieci.

– W Ameryce – odpowiada śmiało nasz kolega.

– A od dawna?

– No, już chyba ze dwa lata – brzmi odpowiedź.

No, teraz już oczy komunistycznego sługi zabłysły, jest już bowiem pewien, że zdemaskował wroga:

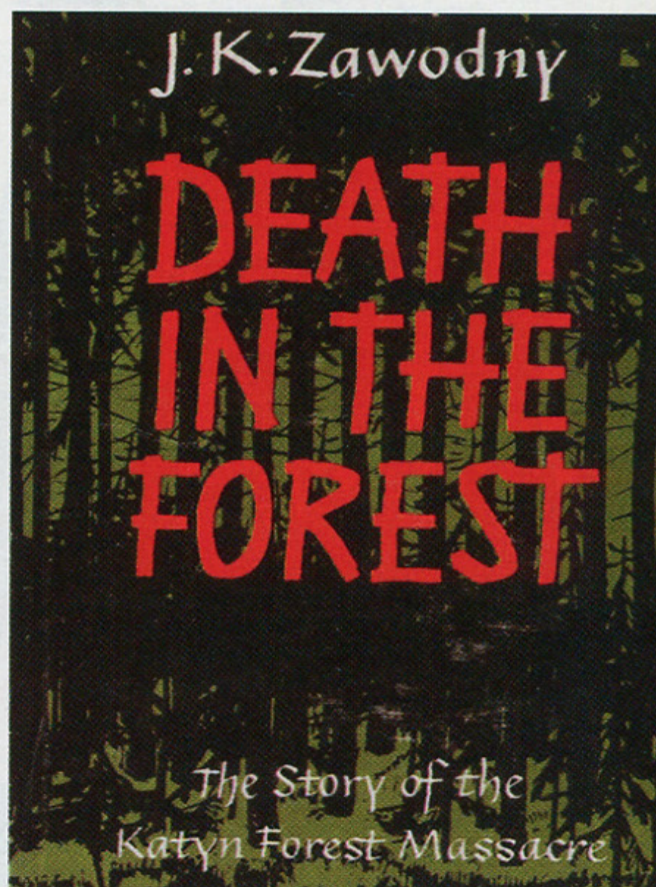
– Aha – uśmiecha się ironicznie komunistyczny pacholek - a czy może nam kolega powiedzieć gdzie mieszka i co robi?

– Mieszka w Nowym Jorku, a jest ambasadorem Polski!

Pacholek struchlał!! Taaaka szycha!

Oczywiście koleś został członkiem ZMP został, podobnie jak i ja.

Dziwne, że tak dokładnie to pamiętam? Takich rzeczy się nie zapomina! Zwłaszcza że – przyznaję – ja wówczas skłamałem. Otóż mój stryjeczny brat, Janusz, przebywał od czasów wojny za granicą. Po Powstaniu Warszawskim Janusz, wówczas porucznik AK, wyjechał do Anglii, a stamtąd do USA, gdzie został profesorem ekonomii na jednym z uniwersytetów kalifornijskich. Na początku lat sześćdziesiątych wslawił się książką, w której zdemaskował fałszerstwa komunistów na temat Katynia (*Death in the Forest*). Książka

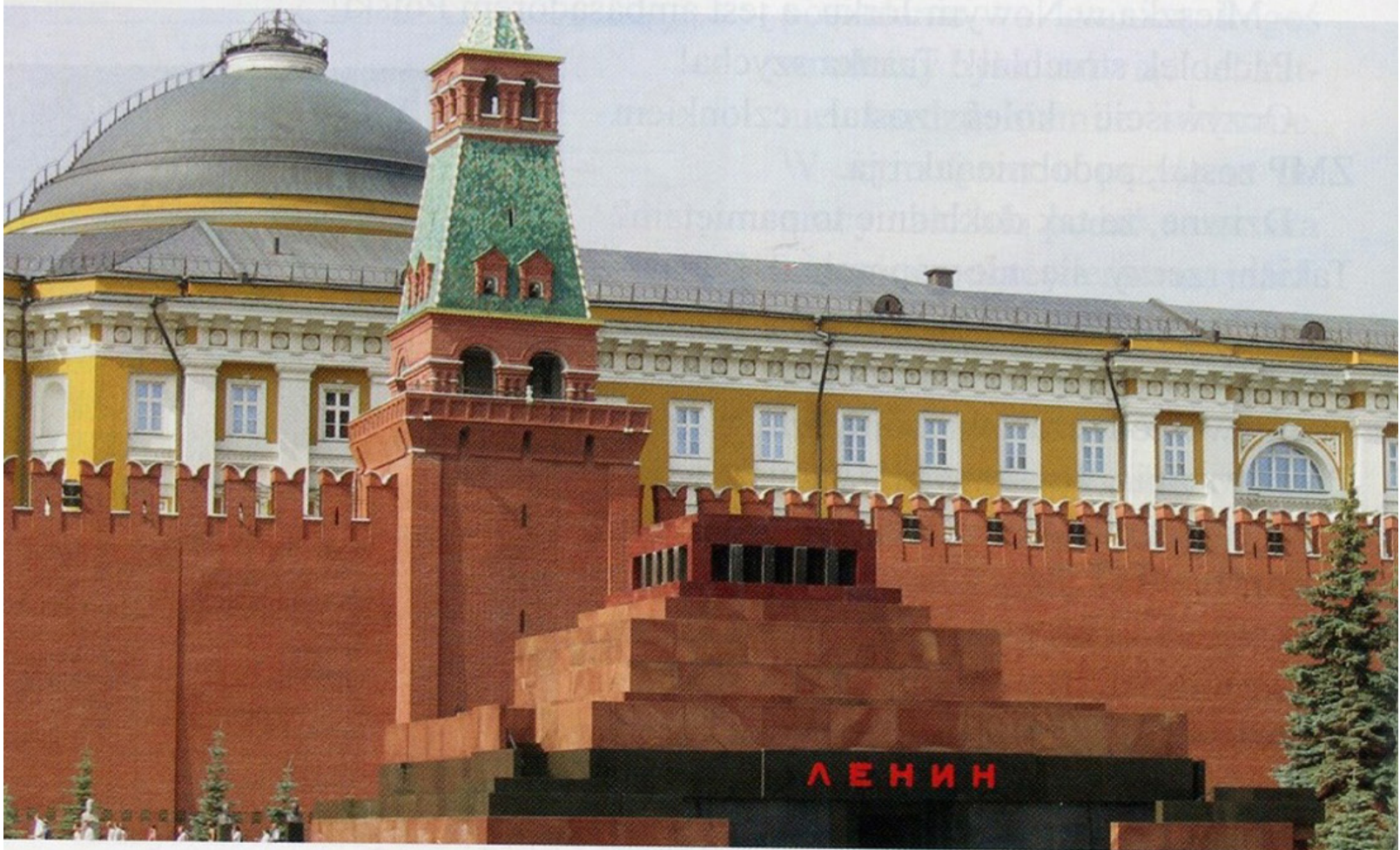


ta długo była na liście bestsellerów słynnej gazety „New York Times”. Kilka lat później Janusz napisał *Nothing but Honour*, wspaniałe dzieło o Powstaniu Warszawskim.

Pamiętam czasy z początku lat pięćdziesiątych, kiedy matka Janusza posyłała mnie na Poczta Główną przy ulicy Nowogrodzkiej, aby nadać list do jej syna. Wówczas list wysyłany za granicę oddawało się w okienku, nie można było go wrzucić do skrzynki. Koperta nie mogła być też zaklejona, gdyż urzędnik musiał list przeczytać oraz sprawdzić, co w nim jest. Potem sam zaklejał kopertę i nalepiał znaczek.

Czasy te minęły, kiedy Stalin przeniósł się wbrew swojej woli z Kremla do Mauzoleum na Placu Czerwonym, gdzie leżał przez jakiś czas obok swego dawnego kolegi po fachu, Lenina. Jego następcą Nikita, którego nazwiska nie pamiętam, odpuścił trochę tego reżimu i można było się starać o paszport. A więc, jedziemy na zachód! *Thank you very much, Nikita! A może raczej, spasiba.*

O Ameryce, gdzie chodniki są „brukowane złotem”, nie było mowy, bo i daleko, i nie wiadomo, od czego zacząć. Ale czy te złote bruki to nie bujda? W Europie chyba będzie łatwiej, bo na zachód blisko, a nawet można



wszędzie dojechać tanio naszym ulubionym środkiem lokomocji, motocyklem. Należało mieć jakiś fach w ręku, to jednak okazało się nie takie łatwe, gdyż na studia trzeba poświęcić przynajmniej pięć lat!


Dobrze byłoby również mówić w takim języku, w jakim się mówi w wybranym kraju. To też nie mały problem, a co gorsza, nikomu z nas nie uśmiechała się taka długa „pięciolatka”, to dobre może dla ZSRR, ale nie dla nas.

Niestety, nie mając innego wyjścia zabraliśmy się pilnie do nauki. Ja uparcie chodziłem także na francuski, jako że naszym wybranym krajem stała się Belgia, ponieważ podobno była tam dobra koniunktura gospodarcza. Andrzej, nie paląc się do nauki języków, myślał, że jakoś tam potem będzie, no ...i było! Warto teraz wspomnieć, że Andrzej dobił do mnie rok później i po francusku umiał nie tylko *bonjour*, ale i *comment ça va*.

Z planowanych pięciu lat zrobiło się sześć, ale minęły szybko, podobnie jak następnych czterdzieści. Przyszedł maj 1965 roku, praca dyplomowa na Wydziale Samochodowym zaledwie na trójkę, *mon français est bon*, więc można się szykować do wyjazdu! Ale zaraz, zaraz, tak szybko to nie idzie! A gdzie zaproszenie, wizy, dewizy, paszport, urlop?

Procedura otrzymania paszportu wymagała wówczas otrzymania zaproszenia, pokrycia kosztów podróży przez osobę zapraszającą oraz okazania zaświadczenia o urlopie z zakładu pracy. Całe szczęście, że moja żona Ania miała wujka w Brighton, który odwiedził rodzinę w Polsce parę lat temu. Teraz

ODPIS


Wieczorowa Szkoła Inżynierska w Warszawie

DYPLOM

Ukończenia Wyższych Studiów Zawodowych

Ob. **ARTUR ZAWODNY**

urodzon y dnia **6 sierpnia** 19**34** roku
w **Warszawie**

odbył w okresie od **1959** do **1965**
studia zawodowe na Wydziale **Mechanicznym**


i po złożeniu egzaminu dyplomowego
z wynikiem **dostatecznym**
uzyskał w dniu **18 maja** 19**65** r.
TYTUŁ INŻYNIERA
MECHANIKA

Rektor Dziekan

/-/ **T. Zarnecki** Pieczęć
urzędowa /-/ **J. Gubrynowiczowa**

Nr **4723/M** Warszawa, dnia **21 czerwca** 19**65** r.

Zgodność niniejszego odpisu z oryginałem stwierdzam


Włodzisław
Kier. Sekcji Szkoły

Warszawa, dnia **30 czerwca** 19**65** r.

Skr. - 194a, tam. 143 - PWEDAS/Brz GrzGrafi. 149 - 27.4.64 - 23.36 - piśm. 129 g

chętnie wysłał nam zaproszenie na trzytygodniowy pobyt w Anglii. Wujek przysłał również pieniądze na pokrycie kosztów podróży, władze wymagały wówczas przysłania tak zwanych dewiz, czyli pieniędzy ze „zgniłego” zachodu. Komunistyczne politruki dobrze bowiem wiedziały, że za oficjalnie wymienione polskie złotówki można kupić tylko po pięć dolarów na osobę. Ale to i tak kupa forsy!

Mimo wszystko wyjazd z taką gotówką byłby ryzykowny, toteż skupowałem na czarnym rynku dolary przez cały okres studiów. Kiedy inni moi koledzy chowali zaskórniaki, aby mieć potem na dziewczyny, ja chomikowałem każdą wolną setkę (nie, nie dolarów, niestety). Całe szczęście, że miałem różnego rodzaju prace, uzupełniające stałe dochody. Łatwe to nie było, dolar kosztował bowiem około stu złotych, ale cóż, nic łatwo nie przychodzi. Kiedy to piszę, czterdzieści trzy lata później, to znów mam problem, bo dolar stoi poniżej dwóch i pół PLN, teraz jednak nie muszę go przemycać na granicy.

W końcu przyszła długo oczekiwana chwila wyjazdu. W pochmurny, czerwcowy poranek ja i moja żona Ania zamknęliśmy na zawsze drzwi wymarzonej (otrzymanej z przydziału), dwudziestometrowej kawalerki przy ulicy Zamenhoffa w Warszawie. Zeszliśmy na dół, gdzie po chwili zacząłem wiązać grubymi linkami bagaże na małym skuterze. Jak widzimy na zdjęciu, lambretta ugięła się pod licznymi paczkami i pewnie

gdyby umiała mówić, to wykrzyknęłaby głośno: „dosyc tego”!

Mój brat Ali z żoną Wandą sprawdzali jakość takielunku, Ania zaś zapinała na ostatni guzik płaszcz ortalionowy, przeciwdeszczowy ubiór motocyklistów PRL-u.

Skuter rzeczywiście naładowany był na maksa, jak powiedziałby dzisiejszy biker (słowo



w ówczesnych czasach nikomu nieznane).

Jedzenie na dwa tygodnie, namiot, dwa materace, kocher na spirytus, bańki z benzyną i olejem, dodatkowe ubrania oraz wiele drobnych, lecz bardzo pożytecznych rzeczy. Jedną z nich było małe acz bardzo cenne zawiniątko: siedemdziesiąt dolarów, uciulanych przez wiele lat pracy w PRL-u. Zawiniątko było dobrze ukryte w zakamarkach motocykla, w tajemnicy nie tylko przed Anią, dowiemy się później, przed kim jeszcze i dlaczego.



„Trzytygodniowa” wycieczka motocyklowa miała (rzekomo) na celu odwiedzenie wuja Ani w Brighton. Wycieczka udała się wspaniale; nie odwiedziliśmy wprawdzie wujka, no i zamiast po trzech tygodniach wróciliśmy prawie po trzydziestu latach!

I właśnie te trzydzieści naszych lat, a głównie lat moich podróży, znajdą czytelnicy na kartach tej książki, o ile cierpliwie doczytają ją do końca.

Ponieważ wydawca i przyjaciele powiedzieli mi, że akcja toczy się żywo, dłużyzn nie ma, a rzecz jest ciekawa, więc zapraszam do czytania.

Proszę jeszcze nie zapominać o ciekawych zdjęciach, wierzcie mi, prawie wszystkie „swojej roboty”. A więc, na co czekać...?

Wyruszyliśmy! Przed nami Poznań, oddalony zaledwie o trzysta kilometrów, ale nasz obładowany pojazd, nie za bardzo przystosowany do dalekiej turystyki, ani myślał o osiągnięciu maksymalnej szybkości fabrycznej 80 km na godzinę. Trudno wymagać: silnik 150 cm, moc



niecałe 5KM – to dobre do jazdy po mieście i to tylko solo. Ale nasz nieograniczony entuzjazm i silna wola wyjazdu tak jakby dodawały mu mocy, toteż po „zaledwie” ośmiu godzinach byliśmy pod Poznaniem.

Oczywiście kemping w jakimś zagajniku, namiot wkrótce rozbity, materace napompowane... ale się wtedy miało dech! Potem to już tylko trochę wody ze strumyka, dwie zupki w proszku do kochera i po pół godzinie, dobranoc! Długo nie mogłem zasnąć, martwiąc się, jak ta moja siedemdziesięciodolarowa fortuna przejedzie przez granicę. Ale to jedyna szansa w życiu. Można wprawdzie wrócić i... co? Zacząć znów marzyć? O czym? O większym mieszkaniu, trabancie, karierze w FSO?

Nazajutrz, kiedy zbliżaliśmy się do przejścia granicznego w Kostrzynie, moje serce weszło na szybsze obroty. Celnik był uprzejmy, dokumenty w porządku. Sprawdził, czy wywożone dolary zgodne są z pokwitowaniem bankowym. Jednak kiedy zapytał, czy mamy jakieś inne pieniądze, to mimowolnie zapiąłem ciaśniej moją kurtkę, jakbym chciał stłumić bicie serca, aby celnik go nie słyszał. Ów widząc to, kazał mi kurtkę zdjąć i przeszukał wszystkie kieszenie. Nie znalazłszy niczego, obszedł skuter dookoła i machnął ręką na pożegnanie, ja zaś odjechałem szybko, aby nie usłyszał hurgotu spadającego mi z serca kamienia.

Udało się! Ania oczywiście niczego nie wiedziała, bo po co mają się martwić dwie osoby, kiedy wystarczy jedna. Wiedziałem dobrze, że w razie wpadki na pewno pójdę mieszkać w małym, dobrze zamkniętym „pensjonacie” – Ania zapewne mieszkałaby osobno.

Po drugiej stronie granicy, w NRD, kontrola była ulgowa i wkrótce dostaliśmy się na szosę prowadzącą do Berlina. Nie mieliśmy jeszcze żadnych map niemieckich, a nasza polska mapa pokazywała, jak widać, drogi kończące się na granicy – być może po to, aby jakiś szpieg nie wiedział, jak dalej jechać. Chcieliśmy koniecznie wstąpić do Berlina Zachodniego, aby zobaczyć, jak tam ludzie żyją, jakie są ulice, sklepy, samochody.

Ponieważ robiło się już późno, zanocowaliśmy w Poczdamie w jakimś hotelu robotniczym. Nieuprzejma obsługa zaprzeczała głośzonym w PRL-u hasłom propagandowym o braterskiej przyjaźni między narodami Krajów Demokracji Ludowej. Przyjęto nas nie tylko niegrzecznie, ale i nieufnie. Dobrze jeszcze, że dostaliśmy coś do jedzenia. Ale głowa do góry! Już jutro żegnamy się z naszymi „braćmi” na zawsze.

Nie wiem, jak dostaliśmy się bez mapy do Berlina Zachodniego, ale odprawa celna przebiegła gładko po jednej i po drugiej stronie. Pierwsze wrażenie okazało się szokujące; można było od razu poznać, że tu są inni ludzie, życzliwi, uśmiechnięci. Niektórzy z nich pozdrawiali nas, trzymając kciuki do góry, a zobaczywszy znak PL, nie ukrywali dla nas podziwu.





Zatankowaliśmy paliwo za wymienione dolary, kupiliśmy mapę NRF, na której wybraliśmy następne miasto docelowe, i wyruszyliśmy główną autostradą w kierunku Hanoweru.

Ruch na enerdowskiej autostradzie był niewielki; trabant tu i ówdzie, mała ciężarówka dostawcza, co jakiś czas wspaniałe, zachodnie ciężarówki z towarami do Berlina Zachodniego. Czasem

przemknął mercedes, fiat, opel lub jakiś francuski samochód. Jechaliśmy powoli, prawym pasem, wytyczonym korytarzem głównej drogi przelotowej, nikogo nie wyprzedzając.

Wiedzieliśmy, że zjeżdżanie z autostrady jest zabronione i nawet nie rozpaczałyśmy z tego powodu, bo chcieliśmy jak najszybciej dostać się do Niemiec Zachodnich. Wkrótce przyszła oczekiwana granica z NRF.

Żegnaj, Polsko, żegnajcie Kraje Demokracji Ludowej! Nareszcie wolność! Koniec pięciogodzinnych przemówień Gomułki, kolejek po wszystko, „Trybuny Ludu”, majowych defilad, propagandy komunistycznej, zatłoczonych tramwajów, śmierdzących trabantów i syrenek. A co przed nami? Wielka Niewiadoma!

Nie warto opisywać przejścia z NRD do NRF, nie dlatego, że to nic specjalnego, ale dlatego, że nie mogę się doczekać, aby opowiedzieć, jak było już po przekroczeniu granicy.

Wkrótce dotarliśmy na kemping, a tu nowy szok! Musimy zapłacić za postawienie namiotu! Za to mamy sklep, nie gorzej zaopatrzony niż nasze delikatesy, mamy też ciepłe prysznice i czyste toalety. Kiedy tam dojeżdżaliśmy, zrobiło się dość ciemno, ale teren był doskonale oświetlony. Bez problemu rozbiliśmy namiot, a dalej to już rutyna: materace, kocher, zupka, itp.

A teraz clou programu! Zaraz po kolacji, kiedy Ania podjęła niechętnie dyskusję na tematy finansowe, podszedłem do maszyny, zdjąłem



osłony silnika i wyjąłem... tak, małe zawiniątko zawierające siedemdziesiąt wymiętoszonych dolarów!

Ania oniemiała! „Jak ty mogłeś to zrobić?! Dlaczego mi nie powiedziałeś? A co by było, gdyby znaleźli?! Och ty, ty zawsze robisz niespodzianki!”. (Miała rację, bo ostatnią niespodzianką była potajemna zamiana motocykla pannonia na lambrettę, jako pojazdu na wyjazd. Innym znów razem, długo przed naszym wyjazdem, kiedy jechałem tramwajem odebrać stary samochód aero, wpadło mi w ręce „Życie Warszawy”. Tamże ogłaszał się ktoś sprzedający dekawkę z 1938 roku, którą wróciłem do domu, ku zdumieniu Ani).

Oczywiście nie trzeba dodawać, że ta radosna chwila została uczczona wieloma fiaskami doskonałego, chłodnego belgijskiego piwa. Zwłaszcza że kiedy mówiący po francusku właściciel kempingu dowiedział się o naszych zamiarach, wziął zapłatę tylko za pierwsze dwie butelki. No, teraz to już z górki!

Powieść w odcinkach - c.d.n.

„Junak Smyk, szczecińskie legendy” Jacek Ogrodniczak

TOMASZ SZCZEBICKI

Recenzję tej książki piszę na „gorąco”. W nocy, kilka godzin temu skończyłem ją czytać. Z jednej strony to dobrze, z drugiej źle. Dobrze, bo poniższa opinia będzie emocjonalną oceną tej publikacji. Źle, bo może będzie to rzutować na „profesjonalizm pisanie recenzji”. Decyzja jednak już zapadła – piszę teraz, nie czekam.

Czytałem tę książkę jak „Doktor Jekyll i Mr. Hide” – z jednej strony jako historyk motoryzacji, z drugiej jako osoba, która od połowy lat 80. jeździła weteranami. Dziwne to było doświadczenie... – dość rozbieżne. Historyk docenia ogromną wagę dziejową Junaków w Polsce. Motocyklista – miłośnik weteranów trudno przekonuje się do nich.

W połowie lat 80., gdy zaczynałem swoją przygodę z motocyklami, Junaki nie były wysoko notowane. Nikt z nich nie drwił, ale też zbyt nikt ich nie cenił. Jeżeli ktoś chciał dużo i w miarę pewnie jeździć z wózkiem bocznym wybierał raczej „Iwana” – M-72, K-750 czy Urala. O Junakach rozmawiano, ale je omijano. Było to dobrze widać na ogólnopolskich zlotach motocyklowych w latach 80., gdzie Junaków docierało niewiele. Renesans Junaka zaczął się dopiero w połowie lat 90.

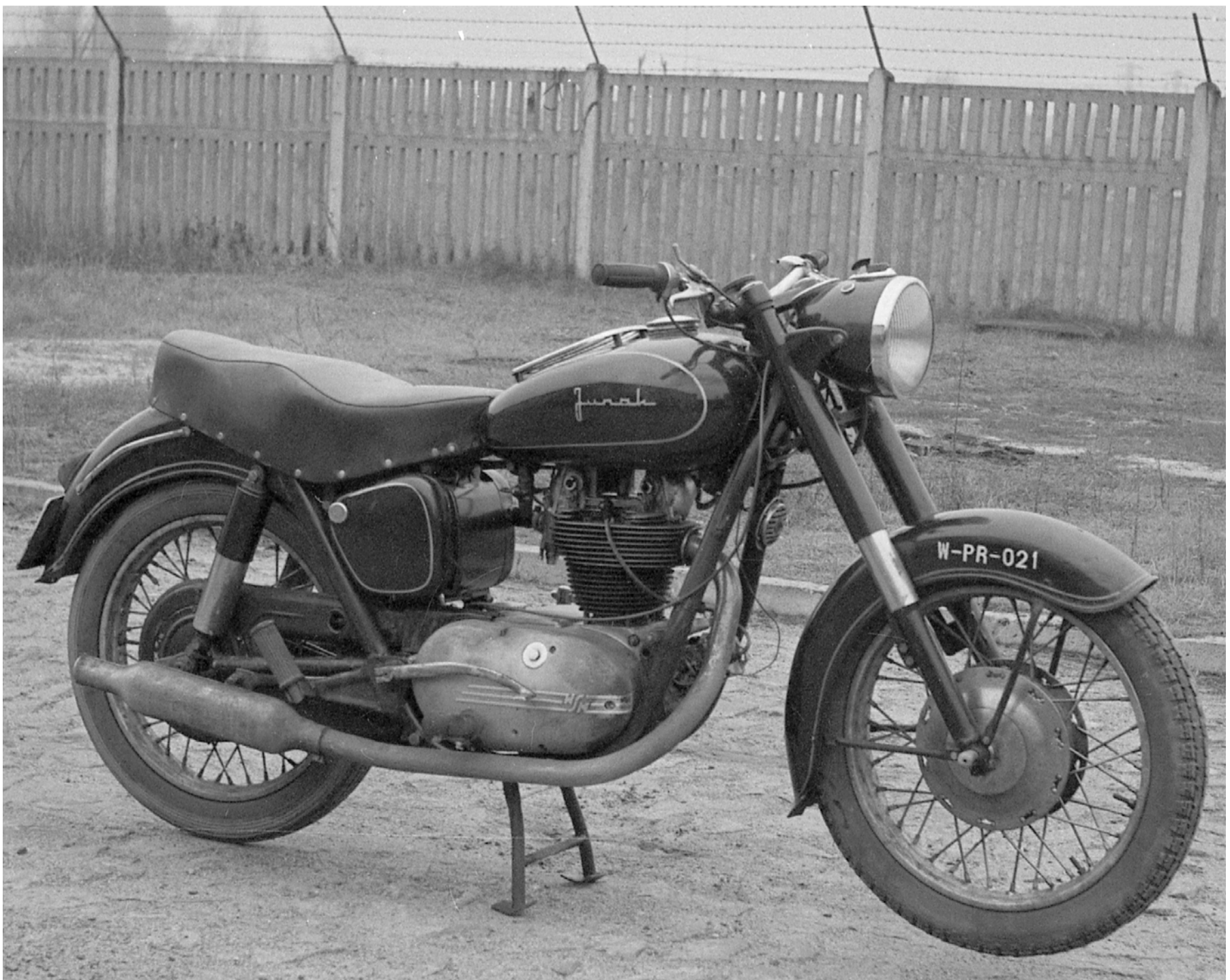


Dziś Junak to: „mit i świętość narodowa”. Do takiej rangi wywyższają go często ludzie nie mający o nim za bardzo pojęcia, poza zakres wiedzy, jaki oferuje Wikipedia.

„Junak” to bardzo złożone zagadnienie, na które składa się kilka aspektów. M.in.: jakość i sprawność motocykla, jego odbiór społeczny w latach produkcji, sukcesy sportowe, rozwój przemysłu motoryzacyjnego, realia w jakich powstawał. Wszystkie te i kilka innych uwarunkowań przeplatają się dając historię Junaka. Nie można oceniać jego konstrukcji, jakości i sprawności, odrzucając inne kwestie jak np. warunki produkcji czy ogólne realia gospodarczo-społeczne lat 50. i 60. Tak też trzeba opowiadać historię tego motocykla i to bardzo dobrze uczynił Jacek Ogrodniczak.

Historia w tej książce jest opisana chronologicznie, rzetelnie i barwnie. Autor sięgnął do źródeł archiwalnych dotyczących przemysłu motoryzacyjnego, ale też w dużym stopniu opierał się na wywiadach z byłymi pracownikami Szczecińskiej Fabryki Motocykli. Całą historię zgrabnie ubarwił anegdotami i odniesieniami do ówczesnych realiów gospodarczych i społecznych. Uważam, że bez tych odniesień, opowieść ta byłaby mniej zrozumiała zwłaszcza dla osób w wieku 15 – 35 lat, dla których PRL to historia z książek lub opowieści rodziców.

W ocenach autor ociera się o uwielbienie i dumę, ale też potrafił uczciwie powiedzieć jak to z tym Junakiem było na drodze. Nie ma w tym nic dziwnego. Większość Polaków była dumna, że po wojnie mamy kolejną nową fabrykę, że kraj rośnie w siłę, →→



że się rozwijamy. Z drugiej zaś strony wyobraźmy sobie „opinie” przeciętnego motocyklisty – szmerane pod nosem, z których można było wyłowić uchem tylko końcówki: ...mać – który wydał na Junaka sporo oszczędzanego miesiącami grosza, a w zamian dostał pojazd psujący się co chwila z „obsługa gwarancyjna” będącą farsą w czystej postaci.

Ciekawe, jak to ocenią puryści Junaka? Czy Pan Jacek będzie uznany za apologetę czy persona non grata? Ja, po lekturze tej książki, myślę że jest on to wielkim przyjacielem historii Junaka.

Ponad 80% książki opowiada o historii motocykli Junak. Pozostałą część poświęcono mikrosamochodom Smyk i Gryfia. Historycznie, konstrukcyjnie,

przemysłowo i technicznie były one powiązane z motocyklem Junak. Owe mikrosamochody to prototypowe epizody naszej historii, ale nierozdzielnie związane z Junakiem i Szczecinem. Ta historia też została opisana rzetelnie i wnikliwie.

Książkę czyta się dobrze, może dlatego że autor unikał – na ile to było możliwe – technicznej „śrubkologii”, a w zamian oferował ciekawe odniesienia społeczne. Historia zbadana została wnikliwie i rzetelnie, według metodologii pracy historyka.

Niezależnie od tego, jaki się ma stosunek do Junaków, książkę tę warto przeczytać. Nie jest to pierwsza publikacja o tym legendarnym motocyklu, ale na pewno jest jedną z najciekawszych. ■

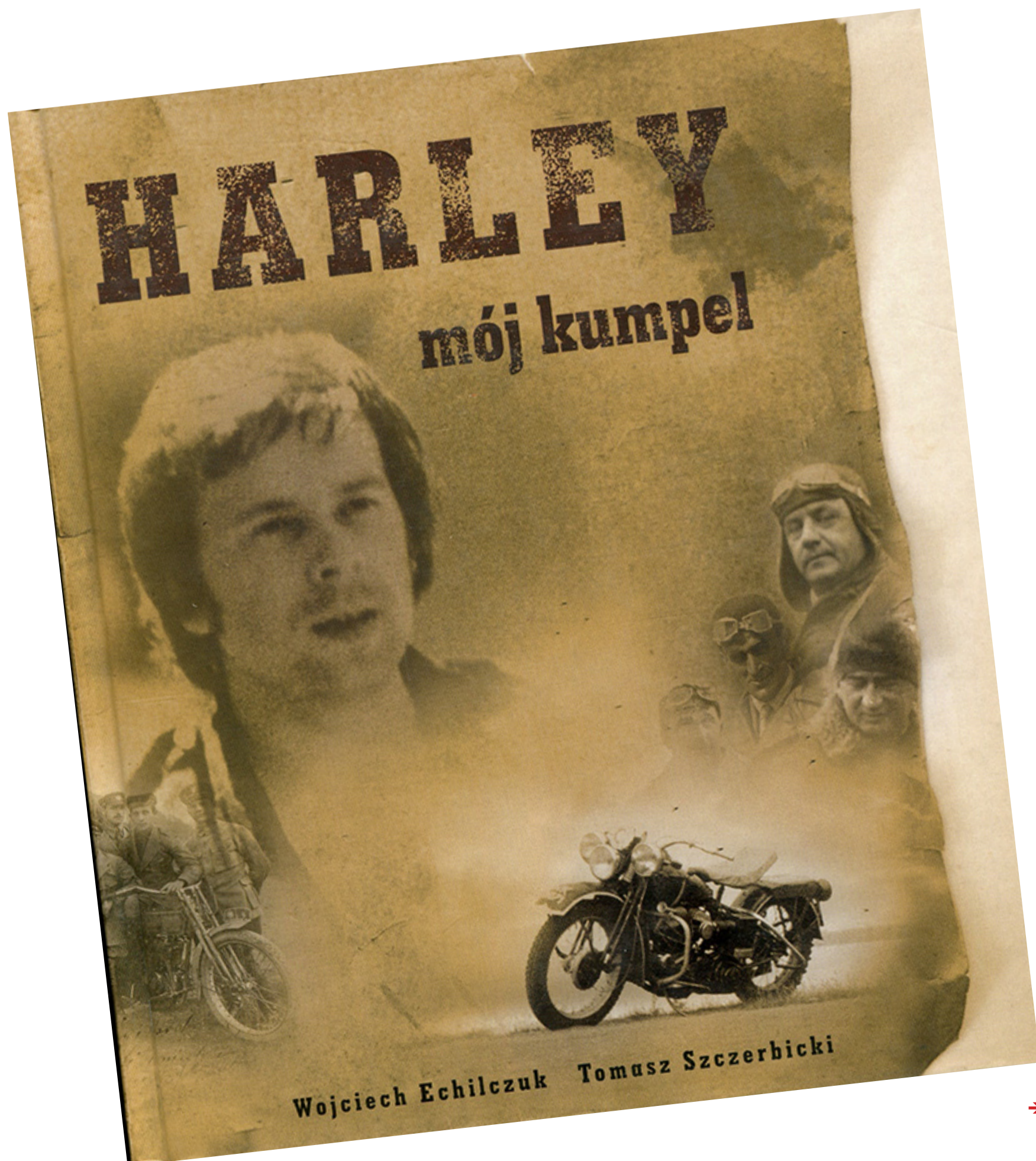
Jacek Ogrodniczak
„Junak Smyk, szczecińskie legendy”
Szczecin 2020.
Wydawca:
Muzeum techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki w Szczecinie.
Stron 372.

reklama

Książek z 40% rabatem szukajcie na www.vesper.pl

Powieść w odcinkach

Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel” (cz. 2)



głów technicznych, eksploatacyjnych i użytkowych motoru. Wtedy nie mówiło się motocykl tylko motor. Na wsi mówiło się motór. W użyciu były też skróty slangowe określające konstrukcję np. boxer, z koszem lub bez kosza. Emka – to był skrót do boxera z koszem produkcji radzieckiej, który nazywał się M-72. I tak dalej, i tak dalej.

Godzinami siedziałem gdziekolwiek: w kawiarni, w klubie studenckim, na ławce przed garażami, u znajomych (*Wojtek, postaw flaszkę, wpadnij do mnie i ja ci wszystko opowiem*), na działce pracowniczej, przed gościnnym warsztatem mechanicznym na desce ułożonej na dwóch ceglach, ale nigdy w sklepie, gdzie sprzedawano motocykle, i słuchałem opowieści, na co powinienem uważać przy kupnie jednoślada.

Dlaczego nie byłem mile widziany w sklepach sprzedających motocykle? Ponieważ nie było tam motocykli! Również sprzedawcy nie mieli ochoty o czymkolwiek mi opowiadać. Nikt nie walczył o klienta. Zanim motocykle pojawiły się w sklepie, już były sprzedane. Popyt był tak duży, że chętni na motor szukali sposobów dojścia do sprzedawcy o wiele wcześniej i „od tyłu” przez skomplikowane układy i znajomości. Dzisiaj brzmi to jak bajka, ale ja musiałbym dopłacić do ceny fabrycznej motocykla, fundując sprzedającym łapówkę albo inny prezent, przy czym pół litra nie załatwiało sprawy. Sugerowano mi kupno czegoś w komisie, np. super koszulki polo. Trzeba było wkręcić się w układy sklepowe i krążyć koło sprawy kilka tygodni lub miesięcy. Przymilanie się sprzedawcom, czyli włożenie im bez wazeliny w dupę było mądrym zagranem taktycznym. Im głębiej im się w dupę wlało, tym większa była gwarancja, że motocykl zostanie „wybrany”, to znaczy będzie jechał bez wstępnych reperacji. Sprzedawcy wiedzieli, jakie buble przysyła im fabryka, szczególnie przed końcem miesiąca. Fabryka musiała wykonać plan ilościowy i wypychała za bramę byle jak zrobione gównno.

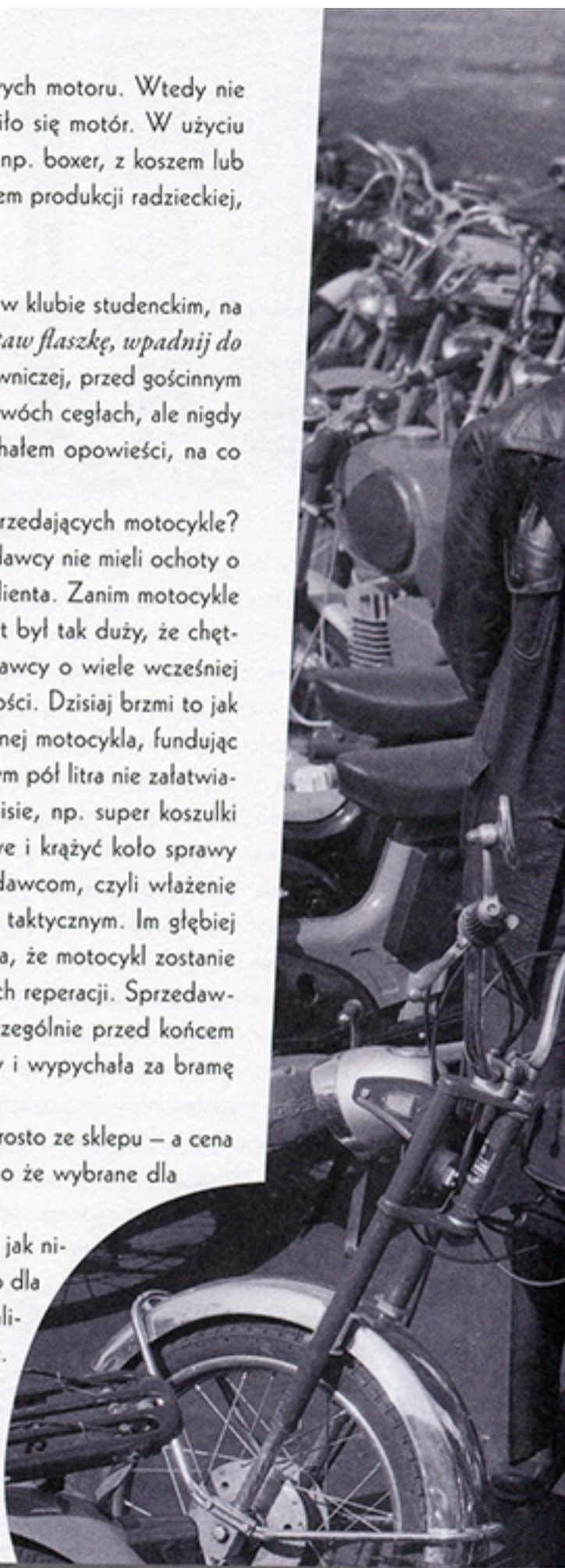
Niektóre motocykle oglądałem na giełdzie – były prosto ze sklepu – a cena o wiele wyższa i były też gównianej jakości. Mimo że wybrane dla koleśków spekulantów.

Nie napalałem się na kupno czegoś, co wyglądało jak niskiej klasy motocykl bez ambicji. Nie..., to nie było dla mnie. Głowa mi puchła od „dobrych rad” specjalistów od motoryzacji. I nic z tego nie wynikało. Nic. Moja wewnętrzna rozterka trwała. Co kupić?

To złe, tamto niedobre. Aby jeździć trzeba mieć warsztat na kółkach.

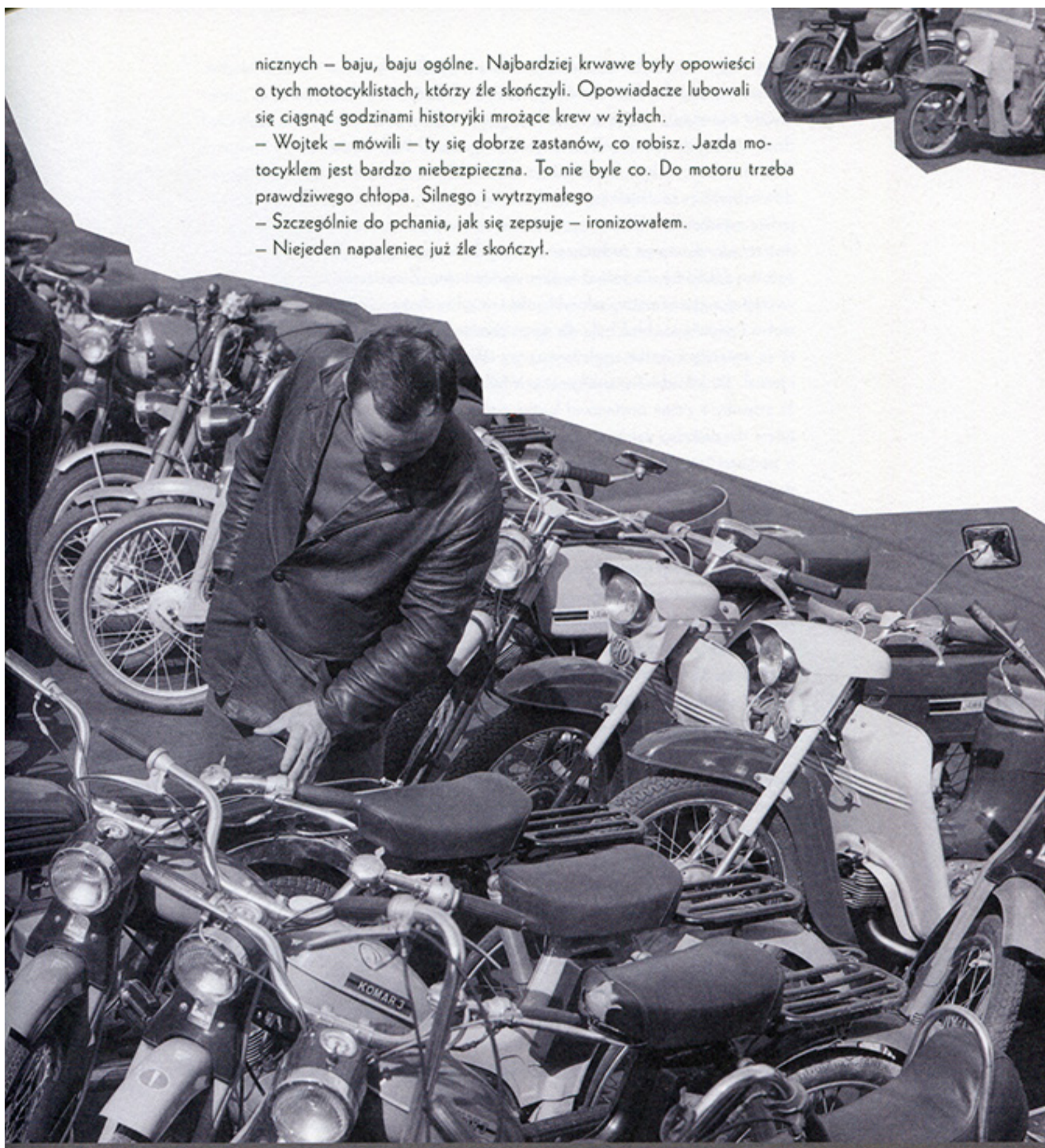
Potem, po szerokim omówieniu problemów tech-

HARLEY MÓJ KUMPEL



nicznych – baju, baju ogólne. Najbardziej krwawe były opowieści o tych motocyklistach, którzy źle skończyli. Opowiadacze lubowali się ciągnąć godzinami historyjki mrożące krew w żyłach.

- Wojtek – mówili – ty się dobrze zastanów, co robisz. Jazda motocyklem jest bardzo niebezpieczna. To nie byle co. Do motoru trzeba prawdziwego chłopca. Silnego i wytrzymałego
- Szczególnie do pchania, jak się zepsuje – ironizowałem.
- Niejeden napaleniec już źle skończył.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

Anegdoty o strasznych wypadkach autorzy ciągnęli godzinami. Zderzenia, upadki, konsekwencje i epilogi (lepiej, że umarł, urwało mu nogę), relacje z wypadków, które każdy gdzieś widział, wchłaniała moja wyobraźnia i budził się strach! Najbardziej klasyczną historią była opowieść o motocyklicie, który zimą dowiedział się, że umiera jego matka w dalekiej wsi. Postanowił jechać natychmiast. Ale już tego dnia nie miał żadnych szans, aby dotrzeć do dalekiego rodzinnego domu. Żaden pociąg, żaden autobus (Pekaes) nie jechał w tamtym kierunku. Zrozpaczony wyciągnął z garażu motor, założył kurtkę i ruszył w drogę. Zimno, mokro i paskudnie. Noc była dla niego przekleństwem. Tęsknota za umierającą matką zrodziła rozpacz. Wyruszył w podróż i jechał. Po kilkudziesięciu kilometrach był tak przemarznięty, że sztywny z zimna postanowił kurtkę motocyklową założyć tyłem do przodu. Jakiegoś napotkanego chłopca poprosił o pomoc i ten dał mu trochę siana ze swojej fury, włożył siano pod kurtkę i pomógł zapiąć ją na plechach. Dla kurażu dał mu jeszcze porządny łyk wódki i tak wzmocniony motorowiec ruszył rozgrzany już na ostatnie, do swojej wsi, kilka kilometrów przez stary las. A w lesie ślisko! Spieszył się, nie zauważył szronu na drodze i na zakręcie wywrócił się, uderzył w drzewo i stracił przytomność. Na szczęście, ale nie na szczęście! Kilka chwil potem drogą przejeżdżała wesela grupa ludzi z pobliskiego wesela. Rzucili się ratować. Ciemno – zapalili zapalki – i co widzą?! Leży motocykl, leży nieprzytomny kierowca, ale coś nie tak. Jakby mu głowę odwróciło. Co robić?! Najpierw głowę odwrócić! I odwrócili. Nie wiedzieli, że kurtkę miał założoną tyłem do przodu i przodem do tyłu! I łeb mu ukręcili! Z dobrego serca!

– Wojtek – gdybyś jechał nawet najgorszym samochodem – nic takiego by się nie stało. Stuknij się w głowę, po co ci motocykl...? To droga na cmentarz. – I tak dalej i tak dalej...! Jak już się nasłuchałem i trochę zahartowałem, to i ja rewanzo- wałem się pesymistom motocyklowym opowieścią o samocho- dziarzach. Jak wiadomo w czasach powojennych ludzie zdobywali pojazdy wojskowe z demobilu. Jakim sposobem – nie wiadomo, ale widać było, że jeżdżą surowymi jeepami, które zdobyli z koszar. Jazda bez ogrzewania takim samochodem to nie żaden luksus. Do jeepa wcho-

HARLEY MÓJ KUMPEL

dziło kilku ludzi i często podróże były ciekawe, ponieważ właśnie jak było zimno, to pasażerowie pokrzepiali się wódeczką. Na ziemiach odzyskanych było duże zapotrzebowanie na kursy przygodnym autostopem. Ludzie byli przezorni i ubierali się na taki autostop w długie, wodoodporne płaszcze sięgające do kostek, też zresztą z demobilu. I pewnego dnia jechała sobie wesoła gromadka otwartym jeepem, gdzieś w zachodniej Polsce. Jeep się zepsuł. Noc czarna, zimno, wódeczka pokrzepia. Kierowca chcąc nie chcąc bierze się za reperację. Las głęboki, a obok w lesie cmentarz poniemiecki. Porządny, ogrodzony. Nikogo w okolicy, ale co tam! Pasażerowie zebrali gałęzie i urządzili sobie ognisko. Kierowca wesoły reperuje grata, ogień płonie, wódeczka przechodzi z rąk do rąk. Zaczynają krążyć opowieści cmentarne. Kierowca uporał się z reperacją, ale jemu też się coś należy. Napij się, boś nie gorszy. Milicja drogowa...? Ha, ha, ha, jaka milicja...?

Kierowca to był miejscowy cwaniak i powiedział przygodnym pasażerom, że na tym cmentarzu straszy. Często tu jeździ, ale jeszcze nie widział nikogo, kto by się odważył przejść nocą główną aleją cmentarza. Podobno był taki śmiałek, co się z narzeczoną założył, że dojdzie w nocy o północy do końca cmentarza, wróci cały i zdrowy, a na dowód odwagi wbije specjalnie wystrugany kij w ostatni, niedokończony grób pod tylną ścianą cmentarza.

On, kierowca, jest gotów odpuścić opłatę za autostop temu odważnemu, który powtórzy ten wyczyn. – Teraz! Przy świadkach! A co...? Teraz jest szansa, aby ktoś z pasażerów samochodu pokazał, jaki jest kozak. Przecież widzi, że wiezie chłopów jak dęby. Przed chwilą gadali o duchach. Przecież nawet dziecko wie, że duchów nie ma. No i od ogniska wstał śmiałek, gęba czerwona, oczy błyszczące, i mówi do kierowcy: Daj, frajerze, kij! Pojdę tam i wbiję ten kij umarlakom nawet w gołą dupę. Kij dostał i... poszedł.

Towarzystwo pali ognisko i cieszy się, że nie zapłaci za jazdę. Przekrzykują się, kto będzie następny. Patrzą w ciemność cmentarza i czekają na kolegę. A tu nic! Poszedł, nie wraca. Mija pół godziny – jego nie ma. Godzina – nie ma! Miny rzedną, zaczyna świtać. Rada w radę idą zobaczyć, co się stało? Na końcu cmentarza – leży, przy grobie z kupą piachu. Grób niedokończony, w środku trumna. Skrawek płaszcza kolegi nadziany kijem wbitym w piach, kolega leży bez ducha – zimny i sztywny. Na piachu przed nim wyskrobany palcem napis: PUŚĆ!

– Tak jest – opowiadam – poszedł, wbił kij, nie zauważył, że przebił połę własnego płaszcza. Odwrócił się, chciał wracać, a tu ktoś trzyma. Kto? Duch? Tak się przeraził, że prosił ducha: puść, puść!!! Napisał to resztką sił i umarł ze strachu. Na atak serca.

– I kto tu jest mądry? Wszystko może się zdarzyć, nawet jak się jedzie samochodem... – I tak dalej i tak dalej, w tym stylu.

Żadne dyskusje nie pomogły. Nabiłem sobie głowę moim motocyklem i wiedziałem, że tak ma być. Sytuacja naprawdę stała się poważna. Wprawdzie żyłem w starym stylu: Polibuda, praca dorywcza, szukanie dziewczyny, co sobota prywatka albo klub studencki, tańce, kino, ale coś mnie gryzło. I ta młodzieńcza niecierpliwość. Te zaciśnięte pięści. Te marzenia o szosie bez końca, a na szosie ja – samotny jeździec. Gnam na maszynie moich marzeń: pięknej i chromowanej. Z tyłu, na siodelku, moja ukochana dziewczyna. Słońce świeci, a jej długie blond włosy porywa wiatr...

Budziłem się rano, co rano coraz bardziej rozkołysany i coraz bardziej zdesperowany. Tylko, cholera, co robić? Co robić, aby zrealizować natchmianą obsesję snów i setek rozmów?

Okazało się pewnego dnia, że Pan Bóg jest sprawiedliwy. W naszej rodzinie był zwyczaj jadać wspólnie niedzielnych obiadów. Matka gotowała różne smakołyki. Kiedy dom był już pełen cudownych zapachów obiadowych dań, siadaliśmy do stołu. Po zjedzeniu gadaliśmy jak zwariowani, czarując pozostałych członków rodziny swoimi życiowymi sprawami. Ja wtedy, ni stąd ni zowąd, o tym swoim planie:

– Chcę mieć motocykl.

A ojciec mówi:

– Wiesz, Wojtuś, przed wojną miałem motocykl. Kupiliśmy go na spółkę z kolegą z pracy. Chcieliśmy pojechać wzdłuż i wszerz Polski. To trwało tylko chwilę, ponieważ nasze kłopoty życiowe uniemożliwiły realizację młodzieńczych planów. Jeździłem na tym motocyklu chyba tylko rok.

Zapytałem:

– Tato, jak nazywał się twój motocykl?

A ojciec powiedział:

– Moment, niech sobie przypomnę. Aha, to był Harley. Ale poczekaj, on nazywał się prawidłowo: Harley-Davidson.

Złota strzała przeszła moje serce. Mój ojciec nareszcie powiedział coś o swojej przedwojennej przeszłości. Dowiedziałem się, że był motocyklistą. Boże, znalazł się na rzeczy. To wszystko. Zaczarowała mnie nazwa: Harley-Davidson.

– Wiesz – mówił ojciec – to były mocne i niezawodne maszyny. Amerykańskie.

Siedzieliśmy spokojnie. W mojej głowie pożar! Zaciśnięte pięści pod stołem. Ze szczęścia! Ojciec dolewał (niechący) oliwy do ognia, opowiadając o swoim Harleyu. Przepraszam! O Harleyu-Davidsonie.

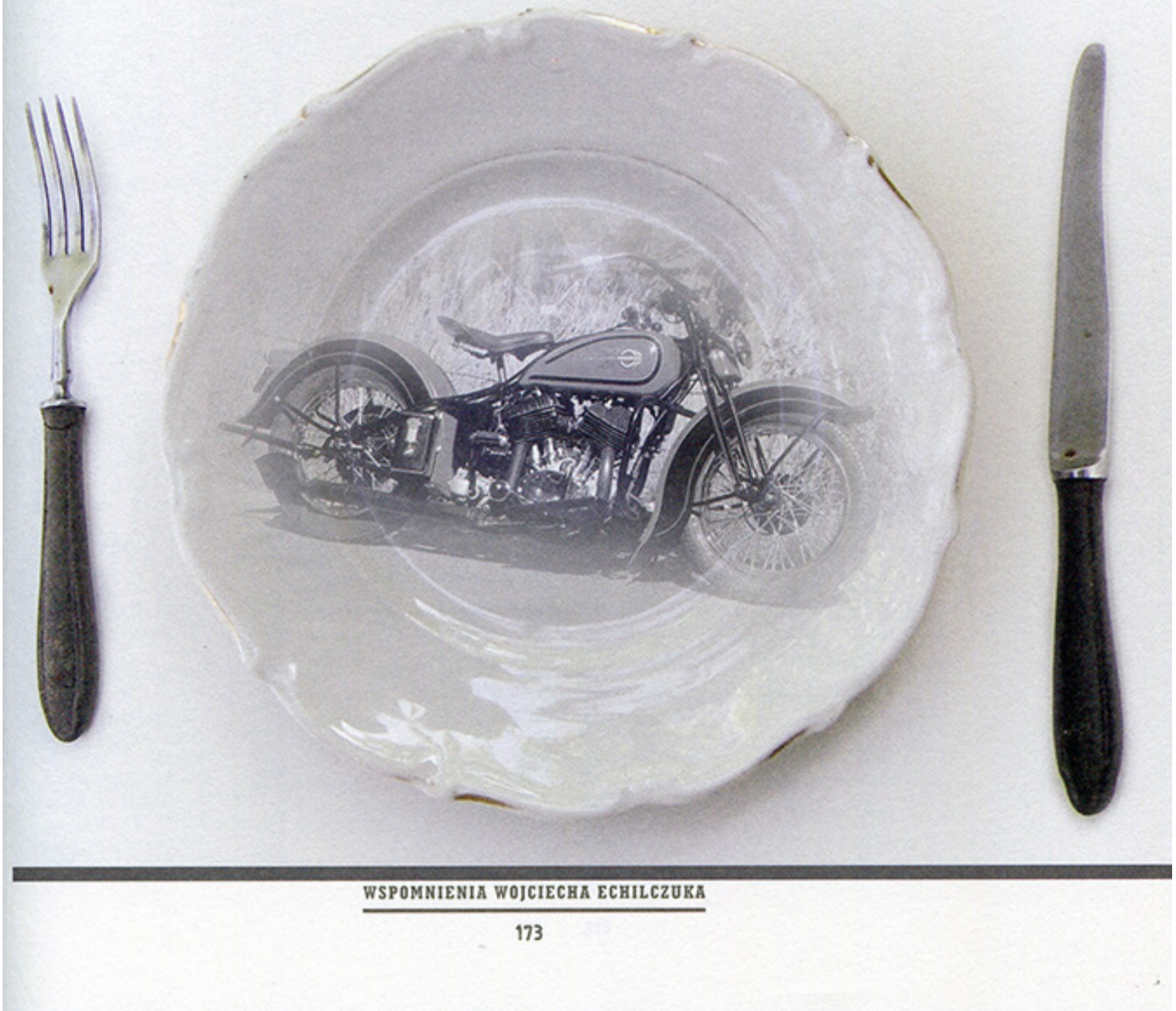
– Tak – mówił – miał dwa cylindry. Pojemność chyba 750 albo 1000 centymetrów sześciennych. Już nie pamiętam. Czterosuwowy. Miał spowalniany zapłon w lewej manetce.

W moim sercu wybuchały bomby. Nasłuchałem się o motocyklach o pojemności 150 cm³, czasami o 250 cm³, a nawet o 350 cm³. Dwutaktowych nowoczesnych wynalazkach. A tu nagle waga ciężka – 750 cm³. Co za potwór! Ludzie, ratunku!

– Tato, ile ważył...?

– O cholera, to była ciężka maszyna. Myślę, że ponad dwieście kilo.

I stało się to, co się miało stać. W mojej lepetynie utkwiła tylko ta nazwa: Harley-Davidson. Tu, na ulicy: Komary, Wufemki, Osy, Emzetki, pierdoły



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

– rowery, żadnej męskiej nazwy, a tu dwuczłonowa, basowo brzmiąca: Harley-Davidson. Porządny, amerykański motocykl. Koniec z wyborem. Pan Bóg był i jest sprawiedliwy.

Wróciłem do koleśków. Piwo, sobota, tańce, złośliwe żarty.

– Kupiłeś coś?

– Idź, zatańcz, to ci lepiej zrobi. Nie siedź taki poważny. Patrz, idzie gość, co chce dać ci w mordę.

– Za co...?

– Za nic...! Tak po prostu, widocznie nie podoba mu się twoja mina. Ha, ha, ha...

Wypalilo się. Nie chcą słuchać. Idę. Czeka na mnie coś innego. Ile można wypić piw? Ile wypalić papierosów? Jaki krok w tańcu jest modny?

Jakie gadki – szmatki czarują dzisiaj stałe bywalczyńce tych cudownych klubów? Jaki film jest modny? Czy ciągle muszę być biernym? Udawać, że wszystko mi pasuje? W końcu młodość jest twórcza, a ja ugrzązłem w schematach. Próżnia. Rozgoryczenie. Jesteśmy młodzi. Zdobywam świat. W knajpie, w tancbudzie, obwąchując niedomyte dziewczyny, w transie uludy, ani kroku do przodu. Plotki i podniecanie się byle czym. Mocni w gębie. Przyszli inżynierowie – chyba do produkcji pułapek na szczury...

Kurwa, dosyć! Rzygać się chce.

Świat nie był taki głupi. Coś się wiedziało, coś słyszało. No to do dzieła! Ale jak...? Jeżeli marzenia są silne – to się spełnią!

Pewnego pięknego dnia stałem pod Polibudą i zobaczyłem motocykl. Powoli jechał nim jakiś gość. Prawdopodobnie student, tylko z innego wydziału Politechniki, ale z okolic ulicy Narbutta. Motocykl był inny niż te, które często widywałem na ulicach Warszawy. Silnik motocykla brzmiał regularnym basowym rytmem. Jego ton nie przypominał histerycznych dwusuwów. O nie, był spokojny, ale groźny. Wzbudzał respekt. Przed moimi oczami przesuwiał się jeździec na przepięknej maszynie. Cudowny kolor lakieru grał błękitem, chromy połyskiwały odblaskami promieni słonecznych.

Przejechał i zniknął. Szukałem tego motocykla. I znalazłem. Na bocznej ulicy Mokotowa. Na liczniku prędkości przeczytałem: Harley-Davidson.

Miałem 22 lata. Poprzysięgłem sobie na Elvisa Presleya, że muszę mieć taką maszynę.

Nakręcam życie od nowa.

HARLEY MÓJ KUMPEL

nego me-
ni natych-
a Fabryka
owych w
szawy, ul.
15 lub 92.
7g układu
metalow-
dysponuje
innym, które przydziel

OGŁOSZENIA DROBNE

wizy-

y spe-

cardio-

9 albo

1 świe

A-793-0

zyskać

ecjal-

szpi-

usług

znicy

nowe.

anal-

Gar-

cho-

1 ul.

efon:

337-0

35-35

omo-

stów

E-

izien

skie

eko-

ngo-

oku-

olo-

o-
dzy.

dnia

tro-

anie

59-0

RY-

LO-

Cy-

15

go-

02.

30.

Dr med. Stefa
specjalista g
32-15-42.

Dr med. Jerzy
ginekolog dr
17. Filtrowa

Dr SCHOENMA
ologiczne.
godz 12-14. I
cuska 3 (Sask

Dr med. WOJCI
- specjalista
nych. skórnv

Swierczewskier
dzina 8-10 oc

Doktor medycy
WSKI - spec
nervcznych. s
wy Świat 32.

osiemnasta.
Ginekolog-chirurg
NOWSKI Henry

33 róg Marsza
wtorki. czwartk
10-12 Dozostale

Ginekolog dr S
KRÓLAR do dr
zagranicy przyt
wy Świat 39 m
snasta-osiemnast

Ginekolog RADZI
- Rutkowski
(Chmlelna) tel.

od szesnastei.
Helena WAWRZ

WA. ginekolog
2 (róg Kondul

koło Dolnej Tel
od szesnastei.

od szesnastei.

ZŁOTO I SREBRO

najkorzystniej
sprzedać

w skienach PDH

"JUBILER"

Wartość ocenia rzeczoznawca wg cen państwowych. KA-929-0

Motoryzacyjne

po okresie
PA-533-0

RAWA - nekolog. Tel. A-153845-0
SZULC - wimule 15- H. A-11355-0
N - seksu- weneryczne 7-19. Fran- a Kapa). A-155909-0
ECHOWSKI - wenerycz- ch. Praga. to 53. go- az 18-19. TA-175455-0
ay ZALE- lalista we- órnnych No szesnasta- A-150799-0
GOLA- k. Wileza kowskiej: il. soboty 16-18. A-175392-0
ylwieniusz owrocie z mule No- l. 1. sze- A-105681-0
EJEWSKI - ego 25 27-16-76
A-154909-0
FNIAKO- Huculska (torskiej) 41-66-57
A-154849-0

Bawełniane, lniane, kora- pne szalowe, jedwab- liny, sznury, słupki, taśmy, sznury ozdobne, słatki, hamaki, postron- ki, peta, wycieraczk. przedze kolorowe, paku- ty różne - wysoka fak- kość wyrobów własnych - Warsztat Powroźniczy Adama Pacuskiego, War- szawa, pl. Grzybowski 10 tel. 20-18-01. KA-669-0
Chinchilla - Szynszyle. Udzielamy informacj. Sprzedamy na bieżaco jeszcze kilka par. Przyj- mujemy zamówienia na okres jesienno-zimowy. Szynszyle standart, białe platynowe - zwierzeta sprawdzone - rodowody. Pianańska - Warszawa Rembertów ul. Klasztor- na 20. Smorawińska tel. 17-62-63. A-104771-0
Obraz Fałata, Kossaka lub inny dekoracyjny i większa rama złocona kupie. Oferty: „106313” Biuro Ogłoszeń, Marszał- kowska 3/5. A-106313-1
Fortepian marki „Stain- way” Nr 221858, dług. 1,8 m, stan idealny zamie- nie na samochód lub sprzedam. Szczyba Euge- niusz, Siemianowice Śl. Aleja Sportowców nr 2, tel. 28-20-21. A-156499-1
Fisharmonie sprzedam tel. 33-77-40. A-106339-0

sprzedam lub zamienie na tańszv. Oferty: 196461 Biuro Ogłoszeń Marszał- kowska 3/5. A-1106461-1
Ford - Angella Combi 1964 r. cena 75.000 sprzedam. tel. 17-28-68. A-106418-1
Kupię Fiata 125 p. z sil- nikiem 1500, Warszawa - Biuro Ogłoszeń, Marszał- kowska 3/5. A-106418-1

Anteny, radiodbiorniki, mechatyczne instalacje, kład Jerzy Plech Chmielna 89. A-05937-0
Auto przvimulemy do sprzedaży. Załatwiamy szybko, solidnie. „Peka- zet” Lubelska 18. Tel.: 19-48-04. A-104900-0
„Ford - Mustang” nowy sprzedam lub zamienie na tańszv. Oferty: 196461 Biuro Ogłoszeń Marszał- kowska 3/5. A-1106461-1
Ford - Angella Combi 1964 r. cena 75.000 sprzedam. tel. 17-28-68. A-106418-1
Kupię Fiata 125 p. z sil- nikiem 1500, Warszawa - tel. 28-57-14 po trzynastej. A-1065528-1
Kupię stary motocykl. Warszawa, tel. 20-74-04. A-156617-1
Kupię zdecydowanie „Ta- unusa 20M”. Oferty: „106367” Biuro Ogłoszeń, Marszałkowska 3/5 lub tel. 23-46-18. A-106367-0
Opel Record 1900 Lux o- statni model do małym przebiegu sprzeda bez pośredników. pierwszy właściciel. Oferty: 106394 Biuro Ogłoszeń, Marszał- kowska 3/5. A-106394-1
Renault 1100 major listo- pad 1967 sprzedam tele- fon 333-842. A-106401-1
Sprzedam wważarkę do kół Hoffmanna NRF. O-

„Za Jeziołem” na Sa- bie tel 25-42-70 po po- dniu. A-106393-0
Sprzedam dom w sta- nów pól surowym. Wiadom- nie niedziele Milanów- Szkolna 11. A106212-2
Sprzedam gospodarstwo 30 km od Warszawy. Budynki - sprzedam 23 Lipca 9. 7 P-57
Mieszkanie „M-2” 30 m i komfort, nowoczesne meblowane - zamie- na mieszkanie w Wa- szawie. Złotych: Pr- karwo. Łódź. Zmieni- 15b blok 140 m. 1 po g- dzinie 18. P-543
Okazja! Sprzedam szkła- nie 450 m kw. lub wy- dzierżawie, bardzo piln- Tel. Warszawa 12-92-68. A-156789-0
Odstąpię działkę w O.I. „Za Jeziołem” na Sady- bie tel 25-42-70 po połu- dniu. A-106393-0
Sprzedam dom w stan- iów pól surowym. Wiadom- nie niedziele Milanówek Szkolna 11. A106212-2
Sprzedam gospodarstwo ha, budynki piętrowe murowane, zelektryfiko- wane, siła, ferma dro- biarska przy rzece, 5 km od W-wy. Lipiński Suliszew, pocz. Kamion- pow. Skierniewice. A-11407-1
Sprzedam dom ciepłoko- łowy, centralne, garaż, wygodny Milanówek, Pod- leśna 5 tel. 58-31-44. A-106068-1
Sprzedam gospodarstwo 12 ha - budynki, elektry- czność, gaz, Adamski Stanisław, wieś Stefano- wo, p-ta Mroków, pow. Piaseczno k. Warszawy. A-156726-1
Sprzedam piękny duży o- bjekt 5 izb garaż nie-

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



Ogłoszenie do gazety „Życie Warszawy” brzmiało: „Kupię stary motocykl”.

Mimo, że intensywnie myślałem o Harleyu-Davidsonie, to przygotowanie do sformułowania ogłoszenia trwało kilka dni. Zamiast wałęszyć się z mostu, o co mi chodzi, to oczywiście chciałem być sprytny i ukryłem tajną myśl, czego szukam w zdawkowym ogłoszeniu. Tego typu cwaniactwo wyszło mi potem bokiem, a efekty pomieszały kompletnie moje plany.

Telefon zaczął dzwonić. Nikt nigdy nie dzwonił do mnie tak często. Dom rodzinny po kilkudziesięciu telefonach zamienił się w gniazdo wściekłych os. Wszyscy byli na mnie wściekli. Domownicy zmuszeni byli prowadzić notatki z rozmów (co za uprzejmość) i notować – kto i za ile, kiedy i jaki motocykl chce mi sprzedać. Początkowo było wesoło, ale zablokowana linia przerwała spokojne życie rodzinne.

Ludzie mieli bardzo dużo starych motocykli. Z każdym pojazdem łączyły ich silne więzy uczuciowe, ale chcieli również błyskawicznie pozbyć się, i to za psie pieniądze, ukochanych starych gratów. Ruszyłem w podróż tramwajowo-autobusową, aby zobaczyć te kryjące się za cudownymi opowieściami motocykle. Zobaczyć motocykle i ich właścicieli.

Zobaczyłem wiele nieznanymi mi bliżej pojazdów. W rezultacie cały przekrój produkcji europejskiej z lat od 30. do 50. dwudziestego wieku. Od małych DKW po potężne BMW i Zündapysy Sahary. Jedno było zastanawiające – nikt nie zaproponował do sprzedaży Harleya-Davidsona. I to była moja zguba. I to było źródło mojego błędu.

W powodzi ofert zgłupiałem. Tak jak w znanym wierszu o osle, któremu za wiele dano – w dwóch korytach: w jednym owies, w drugim siano. Nie mógł się zdecydować, co jeść i... zdechl z głodu. Tak i ja wędrowałem od motocykla do motocykla i naprawdę nie wiedziałem, na którym mam pojechać do domu.

Rozmowy z właścicielami opierały się na typowym scenariuszu. Właściciele w zasadzie byli zmuszeni do sprzedaży poważnymi okolicznościami życiowymi, ponieważ w innym przypadku nawet by o tym nie pomyśleli. To była zbrodnia, aby tak doskonałą maszynę chcieli sprzedawać za tak niską cenę. Za każdym motocyklem kryła się jego piękna historia. Wzruszająca do głębi i każdemu zależało na tym, abym tę historię kontynuował. Żaden z tych motocykli nigdy nie powinien trafić na złom. Nigdy, ponieważ każdy „miał duszę”.

Patrząc z dzisiejszej perspektywy – gdybym kupił je wszystkie, miałbym dzisiaj piękne muzeum. Gdybym zapamiętał i opisał historie tych motocykli, powstałaby gruba księga.

Moje możliwości finansowe skłaniały moich doradców do trzeźwej oceny.
– Kup, Wojtek, kompletny motor na chodzie, łatwy do przeprowadzenia

samodzielnie reperacji. Może być trochę zaniedbany, ale żeby nie miał przeróbek – wszystkie części powinny być oryginalne! – bez śladów uderzenia w latarnię lub skotłowania po innym wypadku.

I tak, dzień i noc prali mi mózg moi kibice, fachowcy z Bożej łaski, wszyscy nafaszerowani zdrowym rozsądkiem i dobrymi radami.

I kupiłem w końcu, za jakieś marne kilkaset złotych, angielski motocykl B.S.A. z 1939 roku, o pojemności skokowej 500 cm³. Na chodzie.

Z przodu jednosprężynowy wahacz. Silnik jednocylindrowy, trzybiegowa skrzynia biegów. Z tyłu sztywne (rama sztywna, bez teleskopów), amortyzacja w siodełku (sprężyny), na przednim wahaczu proste, cierne tłumienie drgań. Taka klasyczna brytyjska konstrukcja. Trzeba pamiętać, że Anglicy uważani byli za wiodących konstruktorów i producentów pierwszorzędnych motocykli. Ich Nortony, Triumphy i właśnie Besy uważane były za wyjątkowo trwałe i doskonale przygotowane do jazdy w każdych warunkach. Mówiło się nawet, że polski motocykl Junak, produkowany po wojnie w Szczecinie, był wzorowany na mojej Besie. No..., być może, ale moja Besa to był chyba pradziadek Junaka.

Właściciel Besy daleko odbiegał od stereotypu innych sprzedających. Jego historia była prosta. Wprawdzie był inżynierem, ale nie mechanikiem. Kupił ten motocykl, aby po ślubie (co stało się całkiem niedawno) pojechać z żoną na Węgry i zwiedzić ten piękny kraj. Na Węgrzech zgubił kopniak. Dla nieorientowanych wyjaśnię, że jest to obiegowa nazwa nożnego rozrusznika. Naciskanie go nogą pozwalało na obracanie silnikiem do momentu, aż zaskoczył i pracował dalej samodzielnie.

Nikt na Węgrzech nie mógł od ręki zastąpić oryginalnej części, czymkolwiek co mogłoby od biedy spełniać funkcje kopniaka. Zmuszony został do zapalania swojej Besy „na pych”.

Wiecie, jak to się robi? Pcha się motocykl, trzymając za kierownicę, trzeba przedtem wrzucić „dwójkę” (drugi bieg) i wyłączyć sprzęgło. Po nadaniu – BIEGNAĆ – motorowi odpowiedniego rozpędu należy elegancko wskoczyć na siodełko i puścić sprzęgło. Motocykl swoją inercją zakręci silnikiem i zapali. Teraz trzeba przejechać parę metrów, rozgrzewając silnik, zabrać pasażera i jechać, jechać, jak najdalej, dopóki się benzyna nie skończy. Każdy postój to pchanko!

Tak, tak, z Węgier do Polski jest daleko. Facet był mikrej postury. Besa przy zapalaniu na pych była oporna jak uparte bydło. Po powrocie do Polski lekarz skierował mojego właściciela do szpitala ze względu na kompletne wyczerpanie organizmu. Żona znienawidziła motocykle i męża, do cna. I ten facet mi mówi: *Daj pan cenę, jaką chcesz! Kopniak dorobiłem. Motocykl ma zniknąć z mojego życia – taki warunek postawiła mi moja żona.*

Albo motocykl albo ona. Uśmiełem się do łez. Zapłaciłem, zapaliłem Besę, chodziła doskonale, i pojechałem do domu.

I to był mój błąd! To całe chytre i pragmatyczne myślenie: tanio, okazja, zabieraj, Wojtek, motor, bo się frajer rozmyśli!

Nie miałem problemów ze zrobieniem Besy na mały błysk. Podpieściłem silnik i skrzynię biegów. Błotniki były trochę podrdzewiałe, więc rozglądałem się, gdzie można tanio załatwić malowanie. Tanio to znaczy na tak zwaną „fuchę”.

„Fucha” to było coś specjalnego. Trzeba było dotrzeć do jakiegoś zakładu – państwowego, nie prywatnego – tam, gdzie była lakiernia, wejść w porozumienie z majstrem i on malował za przysłowiowe „pół litra”, na nocnej zmianie, powierzoną mu część, dbając o najwyższą jakość.

To nie było okradaniem zakładu. W socjalizmie całą wieczność wmawiano nam, że wszystko jest wspólne i jest własnością społeczeństwa. Więc drobna, prawie bezpłatna usługa w „naszym” zakładzie mieściła się w wyznaczonych przez propagandę granicach moralności.

Pomalowałem przedni błotnik Besy na piękny biały kolor. Dlaczego biały? Ponieważ ta lakiernia malowała wszystko tylko na biał.

Z tylnym błotnikiem trafiłem do innej lakierni, która malowała wszystko tylko na czarno. I miałem piękny czarny błotnik.

Efekt był doskonały!

W wolnych chwilach wypuszczałem się Besą na przejażdżki za miasto. Zawsze jechałem spokojnie, jednak uważałem na milicyjne kontrole drogowe. Milicja często przerywała moją jazdę, kontrolując stan techniczny motocykla. Rozmawiali ze mną z czystej ciekawości na temat mojego motocykla albo dla sprawdzenia, czy nie załatuje ode mnie alkoholem.

Po pomalowaniu mojego motocykla zauważyłem, że nawet szykujący się z liżakiem w rękę milicjanci odpuszczali i, wycofując się na brzeg szosy, pokazywali, z szerokim uśmiechem, abym jechał dalej. Do czasu. Do czasu wizyty u mnie dzielnicowego. Ten gość przyszedł nabuzowany! Kazał pokazać sobie moją Besę. Zobaczył, zdjął czapkę, walnął się po kolanie, zakręcił holubca w przysiadzie, wznosił oczy do nieba i wypuścił z siebie taki stek przekleństw, jakiego dawno nie słyszałem.

– Słuchaj, człowieku – mówi. – Teraz kapuję, co się stało! W milicji drogowej gruchnęła parę dni temu wieść, że po okolicznych drogach jeździ fałszywy milicjant. – Biały błotnik! Biały błotnik, student, jest zarezerwowany tylko dla motocykli milicyjnych!

○ rany..., że ja wcześniej tego nie skojarzyłem!

HARLEY MÓJ KUMPEL

178

Powieść w odcinkach - c.d.n.