

iMotocykl

Numer 14, kwiecień 2021

Swoimi

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów





W WYDANIU

Aktualności - 3

Pierwszy motocykl - 6

Tadeusz Rudawski. Inżynier - 10

Nuno Anna - 13

Jawa 250 Perak - 19

Galeria - 26

Motoryzacja, sprawa godna... Poznania - 27

Trasa Lubuska - 38

Felieton Erwina Gorczycy - 48

"Długa wycieczka" cz. 5 - 50

"Ewakuacja" - 61

"Harley, mój kumpel" cz. 5 - 64

iMotocykl/Swoimi Drogami
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: **Hubert Pawłowski**

iMotocykl

OD REDAKCJI

Wiosna pogrywa sobie z nami. Nęci kilkoma ciepłymi dniami, a potem funduje nam powrót do zimy. Wprawdzie już dawno nasi przodkowie ukuli na tą okoliczność powiedzenie: „Kwiecień plecień, bo przeplata trochę zimy trochę lata”, ale zawsze mocniejsza jest w nas wiara w dobre, ciepłe czasy i w to, że one zostaną już na długo.

Zapewne zauważyliście zmianę na okładce. Tak, zmieniliśmy tytuł na „iMOTOCYKL” pozostawiając starą nazwę „Swoimi Drogami” jako podtytuł.

Od teraz nasz tytuł to iMOTOCYKL

Tematem, który podjęliśmy w tym numerze, i na który chcielibyśmy zwrócić Waszą uwagę jest „pierwszy motocykl”. Sięgamy po niego w różnym wieku, z różnych pobudek i z różnym poziomem doświadczenia. Warto chwilę się nad tym zastanowić, aby bezpiecznie cieszyć się tym hobby. Akcentuje tu słowa: BEZPIECZNIE i CIESZYĆ, a nie ryzykować i mieć zjazd udrękę.

Poza tym w numerze: coś dla pań – motocyklistek, turystyka według Marka Harasimiuka, trochę aktualności i historii, motocykl z... tektury, recenzja książki, która odkrywa nieznane fakty dotyczące Państwowych Zakładów Inżynierii oraz oczywiście kolejne odcinki „powieści”.

Jeżeli chcecie na bieżąco dostawać wszelkie informacje o naszym magazynie „polubcie” nasz profil na Facebook-u. Jesteśmy tam pod nazwą „iMotocykl”.

Zapraszam do lektury

Tomasz Szczerbicki

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



Aktualności

Rocznica harleyowców z Ottawy i Westmana dziś w Ottawie, kiedyś w warszawskim HDC '68

Dochodzi do momentu, kiedy spotykają się trzy rocznice: 35. rocznica uruchomienia Eastern Ontario Harley Owners Group Ottawa Chapter; moja 50. rocznica jazdy wyłącznie motocyklami Harley-Davidson. Po tych dwóch rocznicach następuje moja 0 rocznica zakupu wspaniałego trójkołowca Harley-Davidson w prezencie dla siebie, aby uczcić te dwie dawne rocznice.

Andrzej Westman-Kasprzak

Sprzedaż motocykli w pierwszych dwóch miesiącach 2021 roku

W miesiącach styczeń – luty 2021 roku Polacy kupili i zarejestrowali 1316 motocykli, czyli o 26,4 % mniej niż w takim samym okresie roku minionego. Najpopularniejsza w segmencie motocykli była Honda, która znalazła nabywców na 262 motocykle; drugą pozycję zajmuje BMW z liczbą 222 sztuk; na trzecim miejscu był KTM z 81 sprzedanymi motocyklami, wyprzedzając o 7 sztuk Yamahę. Dalsze miejsca w rankingu sprzedaży zajęły: Romet (73 szt.), Suzuki (63 szt.), Triumph (56 szt.), Junak (49 szt.), Kawasaki (41 szt.), Harley-Davidson (39 szt.).

W ciągu pierwszych dwóch miesięcy 2021 roku do Polski sprowadzono z zagranicy 7044 używane jednoślady. To wynik o 27,86 % mniejszy niż odnotowany w analogicznym okresie roku 2020.

W dwóch pierwszych miesiącach 2021 roku sprzedano u nas 702 motorowery, czyli o 53,57 % mniej niż przed rokiem. W tej grupie najpopularniejszymi markami były: Romet, Junak, Barton.

Powyższe informacje pochodzą z Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR. Chcielibyśmy do nich dodać jeszcze informacje Ministerstwa Infrastruktury: *Najstarszy zarejestrowany w lutym motocykl to DKW z 1928 roku. Kolejne lutowe oldtimery to motocykl Jawa 250 z 1937 roku i dwa motocykle z 1939 roku.* Na stronie Ministerstwa znaleźliśmy jeszcze jedną ciekawą informację: *1 112 642 motorowców i 1 052 149 motocykli – dokładnie tyle jednośladów jest zarejestrowanych w naszej bazie, czyli Centralnej Ewidencji Pojazdów.*

100 lat motocykli Moto Guzzi

We wtorek 15 marca 1921 roku, w biurze notariusza Paolo Cassanello w Genui, utworzono spółkę „Società Anonima Moto Guzzi”, która miała zajmować się produkcją i sprzedażą motocykli. Pierwszym motocyklem tej marki był legendarny 8-konny Normale. Moto Guzzi od razu rozpoczęła też karierę sportową. Pierwszy start miał miejsce na prestiżowej imprezie Targa Florio w 1921 roku, co zapo-

czątkowało serię zwycięstw, aż do wycofania się Moto Guzzi ze sportów motorowych w 1957 roku. Do tego momentu zgromadzono liczną kolekcję wyróżnień, w tym m.in. 14 mistrzostw i 11 zwycięstw w Tourist Trophy.

Pod koniec lat 60. Moto Guzzi zaprezentowało silnik V2 umieszczany w ramie motocykla poprzecznie do jego osi. To rozwiązanie stało się na lata →→

Fot: Moto Guzzi



Moto Guzzi California, rok 2021

symbolem tej marki. Jednostki napędowej użyto w modelu V7 (i pochodnych) oraz w mniejszych modelach V35 i V50. Tak to się zaczęło...

Choć marka szacowna i leciwa przez wiele lat była u nas mało znana. Powoli coraz większą popularność zdobywa dopiero od 20 lat. Patrząc na 100-letnią historię motocykli Moto Guzzi znajdziemy tam wiele

ciekawych i nowatorskich rozwiązań w modelach turystycznych, jak również kilka modeli sportowych, które zabłysnęły na arenie międzynarodowej. Tu trzeba wspomnieć wyścigowe Moto Guzzi z silnikiem V8, powstałe w połowie lat 50. (500 cm³, moc 78 KM, prędkość maksymalna ok. 280 km/h).

Historia marki Moto Guzzi jest bardzo barwna i ciekawa, ale u nas zupełnie nieznaną. Przeciętnemu polskiemu motocykliście kojarzy się ona z charakterystycznym silnikiem V2 umieszczonym poprzecznie do osi motocykla.

Włoska motoryzacja jest niewątpliwie bardzo ciekawa i wysublimowana – w formie i treści. Trzeba tylko poświęcić trochę czasu aby ją poznać. W grupie motocykli Moto Guzzi jest jedną z najważniejszych marek włoskich. Szacownemu jubilatowi życzymy kolejny 100 lat.

93. rocznica powstania koncernu Państwowe Zakłady Inżynierii

19 marca 1928 roku powstał koncern Państwowe Zakłady Inżynierii. To właśnie tam od 1929 roku powstawały polskie motocykle: CWS M55, CWS M111 (Sokół 1000), Sokół 600 i ostatni przedwojenny motocykl Sokół 200. Oprócz motocykli wytwarzano tam również Polskie Fiaty – osobowe i ciężarowe oraz różne pojazdy wojskowe.

Jeżeli jesteśmy przy PZInż. warto też wspomnieć o rocznicach osób związanych z tym przedsiębiorstwem. 23 marca minęła 80. rocznica śmierci inż. Tadeusza Tańskiego, zaś 18 kwietnia przypada 120. rocznica urodzin inż. Tadeusza Rudawskiego. O tym ostatnim w dalszej części tego numeru pisze Marcin Dambek.



Ponad tysiąc motocyklistów w rajdzie weteranów

1350 uczestników zgłosiło chęć uczestnictwa w 2. Rajdzie Motocyklowym Weteranów organizowanym dla uczczenia pamięci poległych i zmarłych w działaniach poza granicami państwa. Organizatorem rajdu jest Centrum Weterana Działań Poza Granicami Państwa.

5 marca br. zakończyły się zapisy do 2. Rajdu Motocyklowego Weteranów, który jest kontynu-

acją projektu z 2020 roku. W ubiegłym roku w rajdzie wzięło udział ponad 300 mundurowych. W tym roku zgłosiło się ponad 1000 osób więcej. Uczestnicy to przede wszystkim weterani zagranicznych misji, żołnierze, policjanci, strażacy, funkcjonariusze innych służb czy pracownicy cywilni. Wojsko reprezentują wszystkie rodzaje sił zbrojnych: wojska lądowe, marynarka wojenna, woj-

ska specjalne, siły powietrzne i wojska obrony terytorialnej.

Teraz motocykliści zostaną podzieleni na kilkanaście mniejszych grup i przez cały maj będą odwiedzać miejsca pochówku żołnierzy i policjantów, którzy zmarli i zginęli w operacjach poza granicami państwa. W czasie rajdu spotkają się także z najbliższymi poległych weteranów. Na mapie Polski znalazło się dokładnie 123 punkty, gdzie przez cały maj będą jeździć „mundurowi” motocykliści.

Rajd ma być także okazją do integracji środowiska weteranów w Polsce. Coraz więcej ludzi w mundurach zakochuje się w „dwóch kółkach” i czerpie korzyści mentalne jakie niosą za sobą spotkania i

jazda motocyklem. Może być to doskonały sposób na walkę ze stresem, samotnością, izolacją społeczną a także forma reintegracji ze społeczeństwem.

Rajd ma również swój wymiar edukacyjny. Ma upowszechniać wiedzę na temat działań żołnierzy czy funkcjonariuszy, którzy pełnili lub pełnią służbę poza granicami państwa. Będzie popularyzował postawy patriotyzmu, otwartości wobec potrzeb i kooperacji ze społeczeństwem. Poprzez wspólne wyjazdy i spotkania motocykliści chcą propagować aktywne formy spędzania czasu wolnego, promować bezpieczną jazdę i zachęcać do wspólnych spotkań także poza rajdem.

Płk Szczepan Głuszcak ■

2 RAJD MOTOCYKLOWY WETERANÓW

1350 os.

#LICZBAUCZESTNIKÓW

2 RAJDU MOTOCYKLOWEGO WETERANÓW

#RAJDMOTOCYKLOWYWETERANÓW
WWW.WOJSKO-POLSKIE.PL/WETERANI

graf: archiwum CWDPGP

Pierwszy motocykl



Kawasaki Ninja 300

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: HONDA, ROMET, KAWASAKI, SUZUKI

Już lada dzień, może tydzień, sezon motocyklowy rozpocznie się na dobre. Wiele osób, pod wpływem znajomych, wzorców kreowanych przez media, ciekawości czy dawnych marzeń, sięgnie po swój pierwszy motocykl. Tu pojawia się bardzo ważne pytanie – jaki powinien być to motocykl, aby dawał radość i był bezpieczny. Właśnie, jaki powinien być ten pierwszy motocykl?

Wszystko zależy od wieku kandydata na motocyklistę i jego podejścia do sprawy. W latach 80., gdy rozpoczynałem swoją przygodę z motocyklami, dość powszechnie panował schemat, że młody człowiek w wieku 13 – 14 lat siadał na motorower. Przez kolejne 3 – 4 lata cieszył się

jazdą tym pojazdem, aż osiągnął 17 lat i mógł zrobić prawo jazdy. Kolejnym jednośladem, przeważnie na rok lub dwa, stawał się motocykl klasy 125 – 175. Po takim kilkuletnim wprowadzeniu zradzał się dojrzały motocyklista. Później wybory były już różne i nieograniczone wielkością, mocą czy typem motocykla.





Romet ADV 250

Owe 4 – 6 lat na motorowerze i lekkim motocyklu wyrabiały i utrwały nawyki. Pozwalały też „nauczyć się drogi”: piachu na asfalcie, mokrej nawierzchni po deszczu czy licznych plam po rozlanym oleju, a także specyfiki jazdy po asfalcie, szutrze, bruku, błocie czy opanowywania motocykla w awaryjnych sytuacjach, itd.

Dziś wszystko wygląda zupełnie inaczej. Powyższy schemat stał się marginalny, a jako wiodące pojawiły się inne. Eliminowane są motorowery i motocykle lekkie, a większość młodych ludzi – przesadnie pewnych siebie – sięga od razu po duże i szybkie motocykle. Jednym ratunkiem jest tu tylko fakt, że część z nich korzysta z kursów doskonalenia jazdy. Jest to jednak tylko awaryjne ratowanie sytuacji, bo nic nie zastąpi kilku lat mozolnego zdobywania doświadczenia.

Czym skutkuje powyższy stan? Głównie stwarzaniem realnych zagrożeń na drodze dla siebie i innych kierowców. Nowe duże motocykle to ogromna siła, nad którą trzeba umieć panować. Przekręcenie manetki gazu może spowodować w ciągu 3 – 4 sekund przyrost prędkości o ok. 60 – 70 km/h, a niekiedy nawet więcej. Inaczej prowadzi się pojazd z prędkością 50 km/h niż 120 km/h. Poza tym prosta fizyka – 250 kilogramowa bryła jadąca z prędkością 120 – 140 km/h nie da się tak łatwo zatrzymać. Możesz zablokować hamulce, ale masa potrzebuje odpowiedniego dystansu do wyhamowania. Fizyki nie da się oszukać, niezależnie, jakim jesteś wielkim cwaniakiem.

Inną sprawą jest to, że jazda na dużym motocyklu, gdy nie jesteśmy do tego przygotowani wcześniejszymi doświadczeniami, może być po prostu nieprzyjemna. Owszem w towarzystwie będziesz się chwalił, że „jest super”, ale tak naprawdę to będzie męczarnia i walka. →→



Honda VTR 250



Suzuki Inazuma 250

Obserwując internetowe fora dyskusyjne oraz portale i grupy społecznościowe o wielotysięcznej liczbie członków, widać jak ogromną presją karmią się młodzi ludzie. „Ten pierwszy musi być co najmniej 600 cm³. Co ty stary, leszcz jesteś, aby jeździć na 125 cm³?”. Warto pamiętać, że takie „napinanie się” można przypłacić życiem lub kalectwem. Czy warto? Odpowiedź sobie sam.

Może warto poszukać przestrzeni pośredniej i na chwilę (jeden lub dwa sezony) dosiąść motocykla / skutera o pojemności 200 – 250 cm³, skorzystać z kursów doszkalających, nauczyć się drogi i dopiero potem zdecydować co dalej. To nie jest zabawa – droga nie wybacza błędów. Głupi i przesadnie pewni siebie na motocyklu żyją krótko lub stają się kalekami. Mówię to z doświadczenia blisko 40 lat spędzonych na jednośladach.

Spytałem też o zdanie Artura Wajdę, wielokrotnego mistrza Polski w wyścigach motocyklowych, a obecnie instruktora jazdy motocyklem:

- *Moja pierwsza jazda poważnym jednośladem była poprzedzona rzetelnym przygotowaniem teoretyczno-praktycznym, którego doświadczyłem w Stołecznym Klubie Motorowym. Po co o tym wspominam? Ponieważ w czasie, kiedy zdobywałem podstawy edukacji z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, można było tego dokonać w takich organizacjach jak wspomniany klub. Uczęszczając na regularne zajęcia doświadczyłem tego najważniejszego, co ukształtowało moją postawę i pozwoliło zrozumieć, co jest najważniejsze w całym procesie związanym ze szkoleniem. Nie odbyło się to na jednych zajęciach. Proces nauki rozłożony był na miesiące intensywnych treningów. Efektem ubocznym mojego zaangażowania w uprawianie sportu motorowego było zdanie egzaminu praktycznego na prawo jazdy od pierwszego podejścia. W zasadzie muszę się przyznać do tego, że przed egzaminem jeździłem motocyklami, o których egzaminator mógł tylko pomarzyć, dlatego motocykl egzaminacyjny nie stanowił dla mnie przeszkody w uzyskaniu uprawnień. Nauka, którą otrzymałem →→*

na początku swojej sportowej drogi, pomaga mi kształtować charakter i postawę motocyklistów podczas zajęć z doskonalenia techniki jazdy, które prowadzę na specjalnie do tego przystosowanym obiekcie.

Dużą wagę przykładam do stopniowego przesiedania się na większą pojemność. Przede wszystkim nasze bezpieczeństwo zależy od stosunku mocy do masy pojazdu, a co z tym się wiąże do wyrobienia właściwych odruchów, które pozwolą nam skutecznie panować nad motocyklem w sytuacjach zagrożenia.

Jest też inny schemat społeczny: pan w wieku 45 – 60 lat dochodzi do wniosku, że trzeba reaktywować w sobie przygasającego macho. Z biegiem czasu natura brutalnie odbiera siły witalne, więc trzeba się wspomóc „socjologiczną viagrą” czyli kupić motocykl. Oczywiście motocykl musi być: duży, ciężki, mocny, szybki i szpanerski. Jest to często pierwszy motocykl w życiu takiego bohatera lub kolejny, ale po długiej przerwie. Tu często pojawia się rozbuchane ego lub kompleksy. I o wypadek nie trudno.

Oczywiście nie można generalizować. Spora rzesza nowych motocyklistów w wieku 45 – 60 lat

posiada zdrowy rozsądek i z dystansem oraz rozważą podchodzi do jazdy motocyklem lub korzysta z kursów doszkalających.

Jeszcze raz zwrócę się do Artura Wajdy: jak wielu z Twoich kursantów to właśnie panowie w wieku 45 – 60 lat i jak oceniasz ich podejście do motocyklizmu?

- Na zajęcia z doskonalenia techniki jazdy przyjeżdżają panowie nazwijmy to w wieku odpowiedzianym za rodzinę, firmę lub inne zobowiązania. Schemat jest często podobny – kiedyś był jednośląd np. Jawa lub MZ, potem przyszła rodzina i siłą rzeczy przerwa. Po latach pasja daje o sobie znać, pozycja społeczna pozwala nabyć lepszy sprzęt i tylko odpowiedzialność skłania do rozsądnego powrotu, co następuje poprzez plac szkoleniowy. Takie zajęcia sprawiają mi najwięcej przyjemności, choć często wymagają indywidualnego podejścia i zmodyfikowania na tą okazję programu szkolenia.

Jaki powinien być pierwszy motocykl? Jeżeli chcesz rozsądnie podejść do tematu warto zacząć od czegoś małego 200 – 250 cm³, aby nauczyć się tego, co wiąże się z jazdą jednoślądem. Aby przyspieszyć edukację można skorzystać z kursów doszkalających, jest ich coraz więcej i przeważnie oferują ciekawe formy nauki.

Później, w miarę zyskiwania doświadczenia, można sięgać po większe modele.

Co do komentarzy i opinii w Waszych środowiskach, z reguły wyśmiewają się ci, którzy sami niewiele potrafią i brawurę definiują jako umiejętności, ewentualnie również ci, którzy butą i drwinami tuszują własne kompleksy. Doświadczeni motocykliści doceniają rozsądną drogę nowych adeptów. ■



Honda CBR 250R

Tadeusz Rudawski. Inżynier

TEKST: MARCIN DAMBEK, ZDJĘCIA: AUTOR, ARCHIWUM RODZINNE (UDOSTĘPNIONE PRZEZ BOGDANA DZIENIA), NAC

Słów kilka o konstruktorze motocykli Sokół (600 i 200) w 120. rocznicę jego urodzin

Jak wygląda motocyklizm w Polsce? Czy poza motocyklem interesuje nas jego historia? Gdzie został zbudowany i przez kogo? Odpowiedzi będzie zapewne tak wiele i tak różnych, jak wiele jest różnych ludzi, motocyklistów czy pasjonatów. Jedni chcą mieć motocykl z historią, drudzy tylko do samej jazdy.



Inżynier Tadeusz Rudawski.

Oczywistym jest fakt, że za każdą wyprodukowaną rzeczą stoi jego autor, projektant, konstruktor, pomysłodawca. Za konkretnym nazwiskiem zawsze będzie podążać wyższa jakość produktu, większa popularyzacja, a przy ewentualnym rebrandingu trudniejsza byłaby rezygnacja z nazwiska w nazwie marki. Przywołując historię polskich motocykli było kilka przypadków z tego typu zastosowaniem nazewnictwa, np. w 1935 roku, kiedy miał premierę motocykl Sokół 600 z oznaczeniem RT. Dwie ostatnie litery oznaczały nazwisko konstruktora i typ – Rudawski Turystyczny. Inny przykład: motocykl SM 98, gdzie inicjały przywoływały na myśl konstruktora tego pojazdu – Stefana Malcherka z Poznania. W nazewnictwach tego typu zawarta jest gwarancja wykonania danej rzeczy. Autor bowiem podpisuje się pod wyrobem swoim nazwiskiem, czyli daje do zrozumienia, że ręczy za to wysoką jakością.

Warto w tym miejscu przypomnieć tych ludzi, którzy byli zaangażowani w konstruowanie i budowę polskiego motocykla Sokół 600 i później jego młodszego brata Sokoła 200, a byli to inżynierowie: Tadeusz Rudawski, Zbigniew Możdżański, Tadeusz Marek, Jan Bdziński, Jan Kleber oraz dyplomowani technicy: Stefan Poraziński, Stanisław Kostrzewski, Jan Gebler, Pola Łukawska, a także Raczek i Jakubiak, których imion nie udało się ustalić. →→

Wśród wymienionych wyżej konstruktorów, inżynierów i techników najwięcej informacji znaleźć można o inżynierze Tadeuszu Rudawskim, choć ciągle jeszcze jest to postać mało znana polskiemu odbiorcy. Publikacji o projektach Rudawskiego jest niewiele, a i o samym życiu (zwłaszcza o latach po II wojnie światowej) tego wybitnego absolwenta Politechniki Lwowskiej mało wiadomo.

11 sierpnia 2019 roku otrzymałem od Mariusza Błaszczuka ze stowarzyszenia Polskie Miejsca Pamięci informację, że w Birmingham, na lokalnym cmentarzu pochowany jest polski inżynier, konstruktor polskich motocykli Sokół. Szybko nadarzyła się okazja, by tę informację zweryfikować i już kolejnego dnia, posiadając tylko wskazówkę, na jakim cmentarzu znajduje się grób inżyniera Rudawskiego i jedno

zdjęcie nagrobka zrobione w 2017 roku, postanowiłem odszukać miejsce spoczynku. Musiałem zmierzyć się z kilkoma trudnościami, bowiem, po dotarciu na cmentarz w Oscott okazało się, że teren ten nie należy do najmniejszych. Po bezskutecznym poszukiwaniu nagrobka, zrezygnowany chciałem udać się do zarządcy cmentarza. Po drodze jednak zdarzyło się, coś, co może wydawać się niezrozumiałe, czy wręcz absurdałne. Nad moją głową pojawił się kruk, który zaczął niejako nakierowywać mnie na miejsce, które jak się później okazało tak długo poszukiwałem. To trwało tak szybko i tak naturalnie jednocześnie, że nie zdążyłem nawet wyciągnąć aparatu, by zrobić zdjęcie. Podążałem za tym krukiem, który w pewnym momencie przysiadł na płycie nagrobnej. Okazało się, że na płycie wyryte jest imię i nazwisko inżyniera Tadeusza Rudawskiego. →→



Jedno z dzieł inż. Rudawskiego – motocykl Sokół 600.

Jak na wolontariusza stowarzyszenia Polskie Miejsca Pamięci przystało, poczyniłem dokumentację fotograficzną, określiłem dokładne współrzędne geograficzne tego grobu i przekazałem je do stowarzyszenia, które następnie wpisało je na mapę PMP. To, zdawałoby się niewiarygodne wydarzenie spowodowało, że postanowiłem na własną rękę zająć się przywracaniem pamięci o inżynierze Rudawskim, zbadaniem jego twórczości konstruktorskiej, prześledzeniem jego życia.

Dziś, po ponad dwudziestu miesiącach moich poszukiwań i badań skoncentrowanych wokół postaci inżyniera Rudawskiego, śmiem twierdzić,

że ten kruk był swoistym znakiem. Stał się też niejako przyczynkiem do tego, żebym poczynił starania o zainstalowanie płyty pamiątkowej na grobie Rudawskiego, podając na niej kim był nasz wybitny inżynier i czego dokonał. Niestety, sytuacja jaka zapanowała na świecie w 2020 roku skutecznie pokrzyżowała moje plany. Postanowiłem mój pomysł przenieść na kolejny rok, w którym przypada okrągła rocznica – 18 kwietnia 120 lat temu urodził się Tadeusz Rudawskiego.

W chwili, gdy powstaje ten tekst, trudno stwierdzić, jak będzie wyglądać sytuacja na świecie w kwietniu 2021 roku, czy uda się odsłonić w tym dniu

tablicę poświęconą inżynierowi Tadeuszowi Rudawskiemu. Myślę, że miło byłoby uczcić ten dzień i oddać hołd Tadeuszowi Rudawskiemu i odpalić w ten niedzielny dzień choć na chwilę swój motocykl, a zwłaszcza ci, którzy są szczęśliwymi posiadaczami motocykli Sokół 600.

Więcej informacji odnośnie odsłonięcia tablicy będzie można znaleźć na stronie: pmp.org.pl/rudawski-tadeusz

Jeśli ktoś z czytelników posiada jakiegokolwiek informacje o Tadeuszu Rudawskim lub zna innych, którzy mogliby pomóc, to proszę o kontakt na maila: polishmotorcycle@gmail.com

Chciałbym podziękować Panu Bogdanowi Dzieniowi za pomoc i udostępnienie rodzinnych fotografii, Małgorzacie Dambek za pomoc w korekcie tekstu, członkom stowarzyszenia Polskie Miejsca Pamięci, Hubertowi Banaszkiwiczowi, jak i Mariuszowi Sobeckiemu i Maciejowi Bartosiewiczowi z grupy śledczej za wszelką pomoc! Również wielkie podziękowania dla Polonii brytyjskiej i wielu Anglikom za cenne wskazówki! ■



Grób inż. Tadeusza Rudawskiego.

Nuno Anna

Artystyczna dusza i motocykl

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: NUNO ANNA

Piękna, kobieca, zdolna, nietuzinkowa! Zapraszam do lektury byście poznali jej historię, ale posłuchajcie też jej talentu – znajdźcie w Internecie jej twórczość.

Nuno Anna, kobieta, którą poznałam na Cross Country Motocykli Zabytkowych i Klasycznych w Kurdwanowie. Ona nie krzyczy, ona działa i w ten sposób pokazuję siłę kobiety!

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

Nuno Anna: No co dzień prowadzę firmę zajmującą się działalnością artystyczną, jestem wokalistką oraz grafiką. Obie te dziedziny są moją pracą i pasją zarazem.

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

Myślę, że moja miłość do jeżdżenia rozpoczęła się w momencie, kiedy mój Tato zaczął uczyć mnie jeździć samochodem w wieku 12 lat. Wtedy właśnie zrozumiałam, że sprawia mi to ogromną przyjemność, a nauka przychodzi mi z łatwością.

Byłam „chłopaczarą”. Nie miałam dziewczęcych zainteresowań. W męskim świecie czułam się swobodnie, mogłam godzinami przesiadywać w garażach, rozmowy o samochodach czy motocyklach nie były mi obce. Uwielbiałam jeździć, byłam dobrym kompanem chętnym do podróży gdziekolwiek, byle przed siebie.

Koledzy nie bali się dawać mi poprowadzić samochodu, ale na motocyklu zawsze byłam tylko „plecaczkiem”, aż do dnia, kiedy nie było z kim pojeździć i zdałam sobie sprawę, że muszę być niezależna. I tak stałam się właścicielką Honda XL 125S z 1997 roku. Powie- →→



dzieli: - enduro jest najlepsze do nauki! I chyba mieli rację, niestety w moich zalesionych okolicach nie było nikogo kto miałby podobne zainteresowania i przez kilka lat samotnie włóczyłam się po nadwiślańskich trasach. Pewnego dnia poznałam towarzystwo crossowe i to zmotywowało mnie do zakupu HONDY CRF 150 i zachłystnięcia się adrenaliną na torze.

Czemu to robisz? Co Ci to daje?

Przebywanie w obecności motocykla powoduje, że TU I TERAZ jest najbardziej odczuwalne i sprawia mi niewiarygodną przyjemność. I to się tyczy zarówno samej jazdy jak i momentu, kiedy mam coś przy nim zrobić. Przykręcenie śrubki jest jak pyszne lody w upalny dzień, cały proces przygotowywania się do jazdy jest swego rodzaju rytuałem, jest spotkaniem ze swoim najlepszym przyjacie-



Fot: FarbArt photography

lem, z którym zaraz przeżyjesz kolejną przygodę. Bardzo często łapię się na tym, że podczas jazdy medytuję, śpiewam, prowadzę rozmowy z Bogiem... Mam wrażenie, że moje ciało wprowadzam w trans dając mu zadanie – jedź! tym samym pozwalam by umysł przeszedł na wyższy poziom świadomości.



Fot: craveforride.com

Pierwszy motocykl?

HONDA XL125S

Jaki obecnie?

HONDA CB 450 – custom 1983 r. – na asfalt.

KAWASAKI KZ 250 – custom 1983 r. – enduro.

Jaki motocykl jest twoim największym marzeniem? Czemu właśnie ten?

Chciałabym mieć taki motocykl, który będzie na tyle silny, by wybrać się w dłuższą kilkudniową podróż i na tyle niski abym mogła dosięgnąć nogami do ziemi. Moją uwagę przykuło ostatnio BMW GS 650, bo jest szansa, że spełni techniczne oczekiwania by jeździć po szosach i szutrach, choć muszę przyznać, że wizualnie nie skradł mojego serca, ale wygląd ma dla mnie zawsze drugorzędne znaczenie.



SCRAMBLER FEVER RALLY 2018

fot. fotogutek

Opowiedz proszę o swoich podróżach? Najdłuższa? Najlepsza? Najmilej wspomiana?

Najpiękniejszą podróż motocyklem przeżyłam na Chorwacji. W związku z małą pojemnością przewoziłam sprzęt na przyczepce i przez siedem kolejnych dni od rana do wieczora kręciłam

się po tym niesamowicie pięknym kraju. Od morza po góry i z powrotem, po serpentynach, klifach, po asfalcie gładkim jak dopiero co wyheblowany stół. Świat, jaki zobaczyłam jadąc przy zachodzie słońca słynną E65, odmienił mnie za zawsze, uświadamiając, że stan szczęśliwości jest na wyciągnięcie ręki.



Najlepsza przygoda motocyklowa?

Znajomi namówili mnie na rajd Scrambler Fever, który odbywa się pod Szczecinem. To taki bieg przełajowy po lasach. Wychoząc z założenia, że „baletnicy to i rąbek u spódnicy...” zapakowałam motocykl na przyczepkę i wielce podekscytowana ruszyłam w drogę. O jak wielkie było moje zdziwienie, kiedy się okazało, że mój 200 kilogramowy sprzęt o pojemności 450, na starych asfaltowych oponach, →



Fot: Bartek Zaranek

przewrócił się 30 cm od momentu startu, a wszyscy inni uczestnicy mają kostki i motorki w większości o pojemnościach 125 – 250 max.

Przez noc padał ulewny deszcz, dzięki któremu ¾ rajdu odbywało się w totalnym błocie. Nigdy w życiu nie upadłam tak wiele razy, co chwilę ktoś zatrzymywał się i pomagał mi wstać. Próbując ominąć błoto wpakowałam się w krzaki mojego wzrostu a wszystko przez gościa, którego zobaczyłam na trialowym motorku jak pomknął w las, bo pomyślałam, że jak on może, to i ja. Cudem mnie znaleźli i wyciągnęli.

To może zabrzmieć masochistycznie, ale im większa adrenalina i wysiłek fizyczny tym większa frajda i lepsza przygoda.

Najgorsza przygoda motocyklowa?

Nie ma najgorszych przygód, bo te najgorsze, zawsze są najlepsze i wspominam je najczęściej. Odbierałam motocykl Kawasaki KZ 250 ze Szczecina. Mam do przejechania prawie 600 km, tankowanie co 100 km z racji małego baku. Niestety okazało się, że mam problemy z prądem i każde zatrzymanie skutkuje mozolnym odpalaniem z pychu. 40 km przed Bydgoszczą kolejne tankowanie, ale tym razem bieganie po stacji w tę i z powrotem już nie pomaga. Dzwonię do kolegi – *odpal na krótko!* – słyszę w słuchawce... A tu nie ma nikogo z samochodem. Ratuje mnie kucharka z restauracji i pracownicy stacji. Udaje się odpalić sprzęt. Jest już ciemno. W międzyczasie mój chłopak rezerwuje miejsce do spania i zamawia nowy akumulator, ale muszę dojechać do Bydgoszczy. Nagle wysiadają światła a droga, po której jadę, jest właśnie w remoncie. Jestem zupełnie niewidoczna, nie mogę się zatrzymać, bo utknę na całą noc w rowie. Chyba wymodlone, docieram do hotelu i całuję ziemię, po której stąпам. Następnego dnia jadę taksówką po akumulator, brak jednego klucza, proszę o pomoc pracownika sklepu rowerowego, ale trzeba jeszcze mądrej głowy od elektryki, angażuję sprzedawcę

ze sklepu elektrycznego. Nad motorkiem zebrała się już spora grupa pomagających i kibiców, w końcu udaje się odpalić sprzęt. Docieram do domu i po raz kolejny całuję ziemię.

Co cię pociąga w motocyklach?

To co mnie fascynuje, to fakt zespolenia z maszyną, ani ja bez niego, ani on beze mnie nie pojedzie. Z tej przyjaźni wynoszę ogromną frajdę, adrenalinę, terapię, medytację, jest „pigułką szczęścia” i „lekiem na całe zło”. Ta przyjaźń pozwala doceniać piękno, jakie mijam po drodze, mam czas by przypatrzeć się, jak cudnie zmieniają się pory roku, zatracam się w zapachu żółtych pól rzepaku, fioletowej lawendy czy świeżo skoszonej trawy. Czuję



całą sobą jak paruje asfalt po letnim deszczu i otulam się wiatrem jak aksamitną kołdrą.

Zachęcasz do jazdy jednośladem czy odradzasz? Dlaczego?

To jest bardzo indywidualna sprawa, każdy powinien do takiej decyzji dojść sam. Często słyszę: „nie mógłbym jeździć, bo za bardzo kocham prędkość i bym się zabił”. I chyba w tym wypadku nie ma sensu nikogo przekonywać, że jest inaczej. Kiedy słyszę, że ktoś chce kupić motorek to jedynie proszę go, aby ze sto razy zastanowił się czy chce zaczynać od dużych pojemności i próbuję wytłumaczyć, że nie pojemność jest najważniejsza, że najpierw trzeba zdobyć umiejętności, nauczyć się zagrożeń, piachu, czy oleju na asfalcie, że niektórzy nas nie widzą i musimy szybko reagować, i że to też daje frajdę.

Wiem, że moim zamiłowaniem do dwóch kółek zarazam cały czas zarówno kobiety jak i mężczyzn, i niezwykle mnie cieszy kiedy podsyłają mi zdjęcia i z przejęciem opowiadają o swoich przygodach.

Jak takie hobby odbiera twoje otoczenie?

Nigdy nie czułam się specjalnie wyróżniona z tego powodu, że jestem kobietą i jeżdżę na motocyklu. Było to dla mnie zawsze bardzo naturalne. Tak jak to, że mam dwóch braci (oni też jeżdżą), i zawsze miałam mnóstwo kolegów, i wolałam siedzieć w garażu niż bawić się lalkami. Staram się otaczać ludźmi, z którymi mogę spędzać wolny czas, więc w zależności jaką dyscyplinę wybieram, organizujemy grupę by razem przeżyć przygodę. Oprócz motocykli uwielbiam jeździć na nartach, chodzić po górach, a od kilku lat oszala-



Fot: craveforride.com

łam na punkcie downhill'u, czyli zjeździe z góry na rowerze. I przyznaję, że jak to piszę to dociera do mnie, że do „normalnych” kobiet nie należę, ale najważniejsze jest aby żyć w zgodzie z samą sobą.

Jak Cię odbiera męskie grono subkultury motocyklowej?

Zdaję sobie sprawę, że jako kobieta na motocyklu jestem po pierwsze w znacznej mniejszości co mnie wyróżnia, a po drugie jestem kobietą na motocyklu, co samo w sobie jest sexy.

Pochodzę z rodziny sportowców i uwielbiam się ścigać. Panowie często zakładają, że jak dziewczyna pojawia się na zawodach to wystarczy, że dobrze wygląda. Myślę, że kilka razy podczas rajdów zobaczyli we mnie nie tylko kobietę, ale i zawodnika. Kocham sportową rywalizację i nie przeszkadza mi, że jestem od nich słabsza. Prawda jest taka że ścigam się sama ze sobą, a jeśli przede mną jedzie ktoś lepszy, to wykorzystuję tę okazję by go naśladować i uczyć się jak najwięcej. To że mam męskie

zainteresowania nie oznacza, że walczę o równouprawnienie. Bardzo podoba mi się pierwiastek kobiecości i doceniam, kiedy mężczyzna zachowuje się jak na gentelmena przystało. Staram się w tym męskim świecie zachować równowagę płci.

Jakie plany na przyszłość motocyklową? Co poza motocyklem?

Na te dwa pytania jest mi najtrudniej odpowiedzieć, bo w czasach pandemii ciężko jest planować cokolwiek, co związane jest z podróżami albo pracą. Do tej pory starałam się raz na jakiś czas wyjeżdżać za granicę, ale obecna sytuacja pokazała Polskę piękną i w wielu miejscach nie odkrytą. Bardzo chętnie zaszyję się w lasach odkrywając nowe tereny na motocyklu, może uda się pojechać w jakimś rajdzie. Możliwe, że uda się zaśpiewać na kilku festiwalach, więc planuję myśleć pozytywnie.

Dziękuję za rozmowę. ▣

Jawa 250 Perak w Ludowym Wojsku Polskim

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA

Spotykane obecnie na zlotach motocykli zabytkowych pierwsze powojenne Jawy 250 Perak przeważnie odrestaurowane są w kolorze czerwonym z dużą ilością chromu. W takiej formie opuszczały fabrykę naszego południowego sąsiada wersje cywilne.

Mało znany jest jednak fakt, że właśnie te motocykle, w kolorze khaki, były pierwszymi nowymi motocyklami

zakupionymi w dużej liczbie przez armię polską po zakończeniu II wojny światowej. Na przełomie lat 40. i 50., w kilku partiach, trafiło do Woj- →→



Motocykle Jawa 250 Perak w Oficerskiej Szkole Samochodowej w Pile. Przełom lat 40. i 50. Warto zwrócić uwagę na jednolite, zielone (khaki) malowanie, jakże odmienne od wersji cywilnych.



Motocykle Jawa 250 Perak podczas wojskowych zawodów sportowych. Rok 1949.

ska Polskiego kilkaset czechosłowackich motocykli Jawa 250 Perak oraz w niewielkiej ilości wersje 350. Motocykle zostały rozdzielone po jednostkach wojskowych w całym kraju.

W owym czasie był to jeden z najlepszych motocykli, w swojej klasie, w Europie. Ceniony był też poza Starym Kontynentem. Czesi eksportowali go do 80 krajów na całym świecie. To najlepiej świadczy o jakości i funkcjonalności tego motocykla.

Dopracowana nowatorska konstrukcja oraz solidne wykonanie procentowały dobrymi osiągnięciami i trwałością. Nic więc dziwnego, że Jawami 250 Perak zainteresowało się wojsko. W owym czasie armia polska używała etatowo głównie pozostałych z dostaw wojennych amerykańskich Harleyów-Davidsonów WLA oraz motocykli zdobycznych, zachowanych w dobrym stanie technicznym. W obu przypadkach brakowało jednak części zamiennych do tych pojaz-

dów, więc nie można było na tym gruncie budować stabilnego wojskowego parku maszyn. Potrzebne były nowe motocykle, ale ze względu na zniszczenia wojenne wielu fabryk podaż była niewielka.

Sprowadzamy 280 motocykli „Jawa”

Spełniło się marzenie szeregu polskich motocyklistów, którzy dopominali się o znane czeskie motocykle „Jawa”, cieszące się dobrą marką na wielu rynkach zagranicznych. Obecnie „Motozbyt” zakupił w Czechosłowacji 280 motocykli „Jawa 250”. Maszyny te nie znajdują się co prawda na wolnym rynku, ale część otrzymać ma Polski Związek Motocyklowy, który będzie mógł w nie zaopatrzyć spore grono motocyklistów. Reszta motocykli zostanie przeznaczona dla przemysłu.

Zaznaczyć należy, że obok maszyn zwykłych, wśród zakupionych „Jaw” znajdzie się też 100 konkursowych „SS” (Special Sport). Obok motocykli zakupiono też odpowiednią ilość części zamiennych. Miesięcznik „Motoryzacja” nr 11/1949



Wiele treści publikowanych w prasie powojennej było manipulowanych przez ówczesną propagandę. W powyższej notce też kryje się drugie dno. Wspomniane Jawy zostały sprowadzone na potrzeby wojska (tu nazwanego „przemysłem”), a przy okazji coś skapnęło również dla Polskiego Związku Motocyklowego.

Jawa 250 Perak był to motocykl o ciekawej historii. Jego plany konstrukcyjne opracowano potajemnie w okupowanej Czechosłowacji. Po zakończeniu wojny szybko ruszono z realizacją projektu i już w 1946 roku wyprodukowano pierwszą partię – 1300 motocykli. W następnych latach był on modyfikowany, kolejne wersje różniły się nieznacznie od poprzednich. Wprowadzono też model z silnikiem dwucylindrowym o pojemności skokowej 350 cm³.

Pierwsze doświadczenia z eksploatacji drogowej Jawy 250 Perak udowodniły, że była to bardzo

udana konstrukcja. Pojazd ważył 125 kg. Przednie i tylne koło było resorowane. Jednocylindrowy, dwusuwowy silnik o pojemności skokowej 249 cm³ osiągał moc 9 KM, spalał 3 litry benzyny na 100 km, oferował bardzo dobrą dynamikę i elastyczność oraz rozpędzał pojazd do prędkości maksymalnej 100 km/h. Potwierdzeniem jakości Jaw 250 Perak były ich liczne sukcesy sportowe, zarówno w wyścigach drogowych jak i terenowych. Warto wspomnieć, że w drugiej połowie lat 40. był to najliczniej wykorzystywany pojazd w polskiej Kadrze Narodowej oraz fakt, że Polacy startowali na nim w prestiżowym wówczas rajdzie, międzynarodowej „Sześciodniówce” (w latach 1947 i 1953). Innym potwierdzeniem jakości był ich eksport do kilkudziesięciu krajów na całym świecie, w tym na bardzo wymagające rynki Europy zachodniej. Produkcja Jawy 250 Perak trwała do połowy lat 50., a wielkość produkcji wyniosła 180.000 pojazdów. →→



Motocykl Jawa 250 Perak, jedno z pierwszych egzemplarzy sprowadzonych do Polski w celu przebadania go przez naszych specjalistów.



Wojskowe Jawy 250 Perak podczas zawodów sportowych. Przełom lat 40. i 50.





Dwie Jawy 250 Perak na ulicach miasta. Z tyłu widoczne dwa samochody ciężarowe Star 20. Rok 1952. Oba motocykle mają wojskowe tablice rejestracyjne, ale jeden jest w zielonym (khaki) wojskowym malowaniu, a drugi w wersji cywilnej.



Wojskowa Jawa 250 Perak w malowaniu cywilnym. Rok 1952.



Wojskowa Jawa 250 Perak podczas naprawy.

Motocykliści wojskowi na start

W ramach tegorocznego święta Służby Samochodowej i promocji w Oficerskiej Szkole Samochodowej odbyły się ogólnowojskowe zawody motocyklowe (...). Udział w zawodach wzięły patrole motocyklowe reprezentujące wszystkie okręgi wojskowe (2 x 3 jeźdźców) oraz patrole Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych i redakcji czasopism samochodowych „Za Kierownicą” i „Przegląd Samochodowy”.

Zawodnicy z jednostek wojskowych jechali wszyscy na doskonałych Jawa 250. Patrole WZM-owców przybyły na remontowanych przez siebie Harley-Davidsonach. Najbardziej barwnie przedstawiał się patrol „dziennikarski”, którego zawodnicy jechali

na Triumph „Tiger” 500 cm³ i BMW R-61 600 cm³. Dwutygodnik „Za Kierownicą” nr 17/1949.

W Wojsku Polskim Jawom 250 Perak przypadły zadania: transportowe, zwiadowcze, kurierskie, szkoleniowe i sportowe. Wypełniały one lukę pomiędzy lekkimi, krajowymi motocyklami z silnikiem o pojemności skokowej 125 cm³ (Sokół, SHL) a ciężkimi Harleyami-Davidsonami WLA i powoli zastępującymi je radzieckimi M-72. Na przełomie lat 50. i 60., po zakończeniu służby wojskowej, co wiązało się przeważnie z wyeksploatowaniem, Jawy 250 Perak złomowano lub sprzedawano na rynek cywilny. Dziś często odnajdywane w starych szopach czy garażach, pod kilkoma warstwami →

lakieru, nakładanymi przez kolejnych właścicieli, mają kolor khaki, co może świadczyć o ich pierwotnym przeznaczeniu.

Następcą modelu 250 Perak była dobrze u nas znana Jawa 250 typ 353 produkowana w latach 1953 – 1965. W nowym modelu zastosowano: nowocześniejsze zawieszenie, hamulce pełnopiastowe, koła o mniejszej średnicy, podwójną kanapę i wprowadzono szereg innych istotnych zmian w podwoziu. Silnik uległ tylko niewielkim modyfikacjom.

Z wielu powodów motocykl Jawa 250 typ 353 nie były już tak popularny w Wojsku Polskim jak

jego poprzednik. Był drogi, a przez to uznawany za pojazd elitarny w swojej grupie. To był jeden z głównych powodów unikania ich przez Wojsko Polskie. Innym był fakt planowego zmniejszania liczby etatowych jednośladów w armii oraz większej podaży rynkowej tańszych pojazdów tej klasy, np. Junak, IŻ-49, EMW R-35.

Dziś w powszechnej opinii za ikonę motocykla wojskowego armii polskiej uchodzi radziecki M-72. W zapomnieniu pozostaje Jawa 250 Perak, która była pierwszym nowym motocyklem Wojska Polskiego używany w dużej liczbie po zakończeniu II wojny światowej. ■



Wojskowa, dwucylindrowa Jawa 350 Perak podczas naprawy. Sądząc po numerze namalowanym na skrzynce narzędziowej pojazd mógł być wykorzystywany do celów sportowych. Rok 1953.

GALERIA: *Motocykl po sławnej osobie*

Fot: Tomasz Szczerbicki



Co pewien czas w relacjach medialnych z Europy zachodniej lub Stanów Zjednoczonych pojawiają się informacje, że został wystawiony na sprzedaż motocykl po sławnej osobie, przeważnie: aktorze, piosenkarzu, wybitnym artyście plastyku lub innej „osobie publicznej”. Takie sprzedaże są nagłaśniane medialnie, a kwoty transakcji przeważnie wysokie.

Powierzchniowo ekscytujemy się takimi doniesieniami (magia sławnych nazwisk, zawrotne kwoty), ale jakoś nie przywiązujemy do tego większej wagi. U nas cały czas pojazd jest ważniejszy od jego historii.

Kilka dni temu w internecie pojawiła się informacja, że trafił do Polski motocykl BMW należący kiedyś do wnuczka Ernesta Hemingwaya. Rzecz niecodzienna.

Mamy też jednoślady związane z filarami naszej kultury. Kilka lat temu trafiłem na ciekawy jednośląd należący do wnuczka Stanisława Ignacego Witkiewicza „Witkacego” – głównie znanego ze swych prac literackich i malarskich. Był to moto-

rower Romet 750 Pegaz, egzemplarz prezentowany na fotografiach. Dziś znajduje się on w zbiorach Muzeum Walcownia Cynku w Katowicach Szopienicach.

A może Wy trafiliście kiedyś na motocykl po znanej lub ciekawej osobie?

Fot: Tomasz Szczerbicki





Motoryzacja to sprawa godna... Poznania!

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ WĄSIK

Zabrzmiałoby to pewnie dziwnie, ale osobiście przyzwyczajony jestem, że zwiedzanie każdego nowego miasta lub rejonu rozpoczynam od wyszukiwania lokalnego muzeum motoryzacji, wystawy lub interesujących historycznie miejsc.

Żonę doprowadzam tym do pasji, jednak po 20 latach relacji zaczyna wreszcie akceptować moje pomysły. Zabieram zawsze aparat i w drogę. Co znowu ciekawego napotkam w obiektywie mojego Canona i osobistej przestrzeni wspomnień? Takie skromne, ale cieszące naciskającego spustu migawki, hobby.

Fatalne w eksplorowaniu tzw. „zagranicy” czasy otworzyły obywatelom RP nowe opcje, albo nawet nie tyle nowe, co lokalne i bliskie atrakcje i do tego jeszcze niekoniecznie dobrze rozpoznane. Powód wizyty nieoczy-

wisty i raczej praktyczny, egzamin, ale ważniejsze jest właśnie samo wyrwanie się, pobyt z dala od lokum czyli tego codziennego „home office”, miejsca pracy zafundowanego w te trudne i okrojone z podróży czasy.

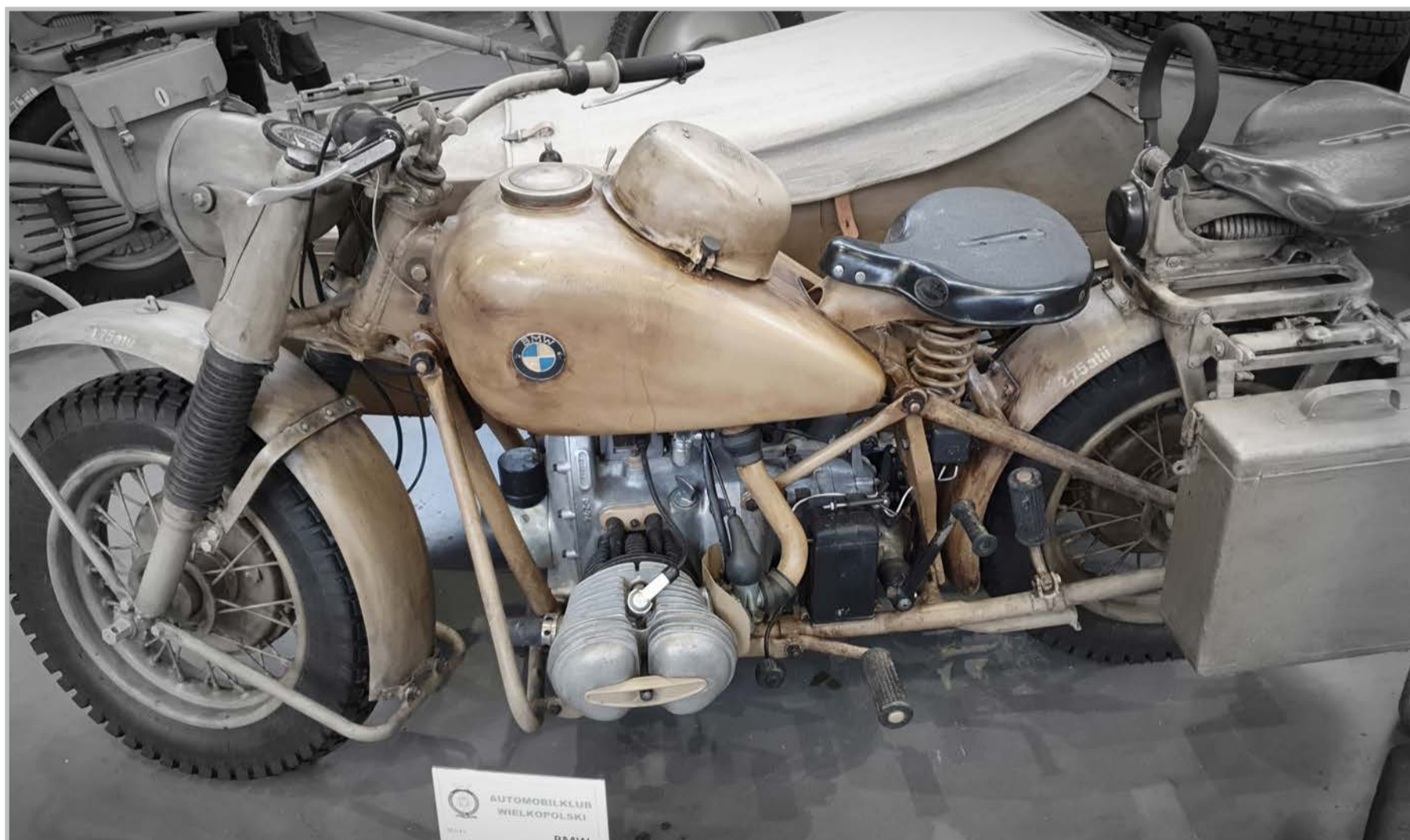




Ruszamy więc w drogę, autostradą A2 jedną z najbardziej kosztownych na wschód od Berlina. Po 3 godzinach lądujemy w hotelu na ulicy Świętego Marcina i już jest pięknie. Ja planuję niedzielne zwiedzanie wystawy pojazdów zabytkowych na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich, a żona romantyczne spacerunki po ryneczku i okolicy.

Dla Warszawiaka każde inne miasto ma rozmiar niejako „na piechotę”, więc w 20 minut spacerkiem jestem już na miejscu. Ustawiam czas i migawkę mojego Canona i po zakupieniu biletu wchodzę do tymczasowej, ale jednak małej i dobrze doświetlonej Świątyni Motoryzacji.

Jest dobrze, od razu to czuję. Nie ma miliona pojazdów →→





w tłoku i ścisku, ale jest pomysł i porządek. Osobiście od kiedy znam ten atrakcyjny obszar naszego kraju zawsze tak było, wydaje się, że od zarania dziejów. Na czas, w ramach ustaleń i do rzeczy – Wielkopolska słynie ze szczególnej samoorganizacji i harmonogramu, którego nawet kolej Sinkansen w kraju Kwitnącej Wiśni może pozazdrościć.

Mamy zatem po pierwsze schludnie wyglądające i szeroko ustawione auta, motocykle i wszystkie inne eksponaty wręcz onieśmielają nas połyskiem i ładem. Jest klarowna kategoryzacja i podział na kraje oraz adekwatne okresy osadzone w czasie. Każdy, dosłownie każdy pojazd wygląda jak prosto z linii pro-

dukcyjnej i chciałoby się go zakupić za gotówkę lub przejąć za tzw. bony dolarowe.

Wracam pamięcią do wycieczek z rodzicami w czasach PRL-u. Stanowisko „wakacje nad morzem” wywołuje konkretne wspomnienia i wracamy →→





pamięcią na biwak. Seria naszych i licencyjnych produkcji genialnie dobrana. Polski Fiat 125 w wersji z lusterkami i spojlerem na poczet holowania cudownej na tamte czasy przyczepy z Niewiadowa. Widok wzrusza mnie do łez.

Dalej mamy po kolei do czynienia ze stoiskami eksponującymi wszystkie wiodące kraje w Europie. Szczególnie te, które wywarły mocne piętno na motoryzacyjnej mapie naszego starego konty-

mentu: Francja, Włochy i RFN, nie mylić z NRD.

Jest jeszcze stanowisko Królestwa Wielkiej Brytanii. Sama kwintesencja upadającej, dekada po dekadzie, rok po roku, legendy motoryzacji. Jedyne w tym rejonie pojazdy z kierownicą po prawej stronie prezentują zawsze bardzo ciekawe techniczno-praktyczne rozwiązania. Poza Lotusem i elitarnym McLarenem wszystkie inne marki już upadły lub zostały sprzedane. Na szczęście te już nieczęste zabytki z wysp zostają w rękach amatorów zabytkowej motoryzacji, cieszą oko i niektórych szczęśliwych posiadaczy.

Wielka Szóstka, a nawet jedenaście egzemplarzy na wystawie, jakie zrobiły na mnie najlepsze wrażenie:

- - **Polski Fiat 125p kombi** w wersji do holowania przyczepy. Śliczny prawie pomarańczowy kolor, bardzo praktyczny wóz i to jeszcze w wersji do ciągnięcia przyczepki kempingowej. Pamiętajmy, że auto było sporo węższe od →→





przyczepy typu N126 z Niewiadoma więc zachodziła potrzeba dołożenia, w bardzo oryginalny sposób na maskę silnika, 2 lusterek wstecznych. Nie było o nie łatwo, więc często dochodziło do montowania tzw. samoróbek, ale tu mamy w pełni profesjonalny zestaw, który zawiera jeszcze gustowny spojler na dachu (tak, tak!) co pewnie pozwalało zaoszczędzić może cały litr drogiego paliwa. Paliwa dostępnego tylko na stacji CPN za okazaniem specjalnej kartki i po odstaniu konkretnej ilości godzin w kolejce. Co za piękne czasy.

- - **Indian Scout 500** w wersji wojskowej posiada malowanie niezwykle rzadkie czyli brytyjski RAF. Motocykl służył zapewne obsłudze lotniska na wyspach.
- - **SHL i WSK**. Co za piękna para. Pojazdy rodzimej produkcji, marzenie każdego Polaka a przy tym w przystępnych cenach. Produkowane masowo w Kiel-

cach, Mielcu i Świdniku stanowiły kręgosłup motoryzacji na dwóch kołach i dla niejednego kierowcy stanowiły wstęp do przygody. Serial „Daleko od szosy” przyniósł marce WSK dobrą reklamę gdyż bohater filmu Leszek na tej właśnie maszynie pokazywał się w wielu odcinakach.

- Motorynka **Romet Pony** to wzorowany na mikro modelach Hondy

miniaturowy motorower i do tego dopuszczony do kierowania na kartę rowerową. Silnik jednocylindrowy o pojemności 50 cm³ i mocy 2 KM. Ale jaka to była radość i zabawa, pełen szpan i szyk. Ja osobiście z tym właśnie pojazdem kojarzę sobie najlepsze czasy młodości i eksploracji otaczającego świata. W ograniczonym co prawda, ale jednak wielkim wtedy dla nas nastolatków zasięgu maksymalnie 100 km. Podróżom tego typu nie było końca.

- - **MZ TS 150**, ładnie zaprojektowane motocykle z NRD to szczyt osiągnięć krajów dawnego bloku. Przynajmniej moim skrom- ➔➔



nym zdaniem. Lekkie, szybkie, dopracowane i oszczędne – to był towar dla wybrańców, mających tzw. „chody” albo pieniądze.

- - **Panonia T5**, odpowiedź węgierskich braci na zapotrzebowanie rynku. Solidny motocykl łatwy w obsłudze, mimo małej mocy (14 koni) pędził z prędkością ponad 100 km/h, a jego popularność pozwalała na produkcję aż do późnych lat 70.
- - **Zündapp KS 600** i wersja militarna w barwach Afrika Korps **KS 750**. Na wystawie odrestaurowane pięknie stoją dwie sztuki tej legendarnej niemieckiej firmy.
- - **BMW R71**, elegancki i dostojny motocykl, któremu oddział produkcji motocykli firmy BMW z Monachium zapewnił lukratywne kontrakty wojskowe i można go było w tychże odmiannach widzieć na wszystkich frontach II wojny światowej. Tu w wersji cywilnej, malowany w czarnym kolorze i z wózkiem bocznym. Stanowił on wzór do naśladowania, chociażby przez Rosjan, którzy na jego podstawie budowali modele M-72 i w późniejszych latach wersje pochodne.
- - 4 prześliczne **Vespy** wystawione na stoisku włoskim. Nie wiem jak to jest, ale dla mnie te absolutne dzieła sztuki wzorniczej, kojarzą się niezmiennie z filmem „Niewinni czarodzieje”, chociaż po ulicach Warszawy Bazyli jeździł Lambrettą. Każda stojąca na wystawie Vespa jest w innym malowaniu i



nico odmiennej wersji. Vespy prezentują się ponadczasowo, choć nasze swojskie Osy także zapisały piękny rozdział historii.

- - **Citroen DS** to bodajże dla wielu znawców najbardziej rewolucyjny pod kątem zawieszenia oraz wyglądu, a także budowy wnętrza, samochód tamtych lat. Bez dwóch zdań do dzisiaj wzbudza zachwyt na ulicy a jazda nim to niezwykle doświadczenie. Marka dygnitarzy i polityków, artystów i biznesmenów, z wieloma swoim odmianami i długim cyklem produkcyjnym. Osobiście myślę Francja i widzę przyklejonego niejako do asfaltu Citroena DS zaparkowanego obok Pól Elizejskich albo pościg policji na drogach Marsylii. →→





Archaiczny silnik dwusuwowy, nie dopalał oleju stąd obłoki siwej chmury z rury wydechowej i charakterystyczny smród.

Na koniecrefleksja. Nachodzi mnie zawsze, gdy natrafiam na tego typu kolekcję. Te wszystkie maszyny, piękne mechaniczne konstrukcje, niejednokrotnie bardzo skomplikowane o cechach i walorach użytkowych, jakie nawet ciężko sobie wyobrazić stoją pod dachem, uwięzione niejako, a bardzo często w stanie „gotowe do jazdy”.

- - **Syrena pick up R-20.** Ten pojazd zwraca uwagę raczej jako ciekawostka, bo nie jest ani ładny, ani szybki, nie jest też i nie był nigdy nowoczesny. Był za to zawsze bardzo awaryjny. Wujaszek woził mnie takim nad morze i to była zawsze podróż pełna przygód, głównie o charakterze naprawczo- mechanicznym.

takiej formie wolałbym je podziwiać na drodze, w swoim żywiole, pozwalające raz jeszcze kierowcom i pasażerom doświadczyć frajdy z jazdy, szumu wiatru i przemykających za nami pokonanych kilometrów.

Następnym razem wybiorę się na rajd albo wyścig zabytkowych automobili, czego i Państwu życzę. Oby wkrótce. ■



Motocykl z...

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: PAWEŁ KOPEĆ, DARIUSZ OSIŃSKI



Gliniany Sokół 600.

Motocykl nie jedno ma imię... I z niejednego materiału powstaje. Tym razem na warsztat poszła tektura. Oto co z tego powstało...

Co pewien czas zapaleni motocykliści tworzą rzeźby motocykli w skali 1:1. Tym działaniem wkraczając we wspólne pole dwóch dziedzin – motocyklizmu i sztuki nowoczesnej. Tworzywem tych swoistych dzieł sztuki (nie bójmy się tego określenia) są różne materiały. Tym razem była nim tektura. Tak powstała tekturowa Yamaha. O inspiracje i proces twórczy tego dzieła zapytaliśmy autora:

Nazywam się Paweł Kopeć i jestem członkiem Stowarzyszenia Motocyklowego Pionki. Pomysł stworzenia modelu motocykla zrodził się podczas jednego z zebrań członków stowarzyszenia. Pomyśłodawcą była moja żona. Zamysł projektu był taki, aby spersonalizować pomieszczenie Stowarzyszenia.

Zapałem zabrałem się za tworzenie modelu motocykla. Skoro to model to materiałem nie mogło być →→



Tekturowa Yamaha.



nic innego jak tektura. I tak połączyłem zamiłowanie do modelarstwa z pasją do motocykli. Postanowiłem stworzyć model motocykla Yamaha Drag Star 1100 w skali 1:1. W projekcie i budowie bardzo pomógł

mi mój 13-letni syn Jakub. Przez miesiąc wycinaliśmy, kleiliśmy i składaliśmy poszczególne elementy modelu. Staraliśmy się jak najwierniej odwzorować każdy szczegół i detal oryginału. Do budowy →→

zużyliśmy mnóstwo kartonów i kleju. Ale efekt jest imponujący. Rodzina i znajomi byli pod wielkim wrażeniem efektu końcowego. Członkowie naszego Stowarzyszenia nie kryją podziwu. Motocykl powieszony do belki sufitowej w siedzibie Stowarzyszenia wygląda fantastycznie.

W tym projekcie niesamowite jest odwzorowanie kształtów, proporcji oraz schludność wykonania. Za całość dzieła należą się autorowi wyrazy uznania.

Dzisiejszym bohaterem jest Paweł Kopeć i jego tekturowa Yamaha, ale przy tej okazji chciałbym wspomnieć też o innych rzeźbach motocykli w skali 1:1.

W 2008 roku podczas „Nocy w Muzeum”, w fabryce Norblin (nieistniejącym już oddziale Muzeum Technik) Dariusz Osiński ulepił z gliny i na oczach widzów wypalił rzeźbę motocykla Sokół 600.

Inna motocyklowa rzeźba to drewniany motocykl Harley-Davidson stworzony przez Andrzeja Zdrojewskiego z Łukowa. ■

Paweł Kopeć i jego tekturowa Yamaha.



Trasa Lubuska

czyli cd. "zimo wyjdź, wiosno przyjdź"

TEKST: MAREK HARASIMIUK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA

Tym razem zapraszam, zbudzonych z zimowego snu turystów motocyklowych, na nasze „kresy zachodnie”. Zielona Góra, Ochla, Kożuchów, Przemków, Szprotawa, Żagań, Żary, Lubsko, Brody, Dychów, Krosno Odrzańskie, Brody nad Odrą, Drzonów, Zielona Góra. Miejscowości jest multum a trasa ma ok 250 km, bo dni coraz dłuższe a i pogoda może dopisze.



Pałac Bruehla w Brodach.

Konsultowałem tę trasę z moim przyjacielem Andrzejem Garbowskim mieszkańcem Lubuska, z którym niejedną tysiąc kilometrów wspólnie pokonaliśmy, m.in. jeżdżąc po Wołyniu, z którego wywo-

dzi swoje korzenie, jak wielu mieszkańców „Ziem Wyzyskanych”.

Lubuszczyzna to dziwna kraina mająca aż dwie stolice mimo, że jest jednym z najmniejszych województw w Polsce, a której miasto (Lebus – Lubusz),



Ochla. Skansen i domek winiarza

od którego wzięła nazwę, leży poza granicami naszego kraju. Zresztą czy ten Lubusz koło Frankfurtu nad Odrą byłby stolicą regionu obok takich „gigantów” jak Zielona Góra czy Gorzów? No chyba, że podobnie jak Ottawa w Kanadzie (obok Montrealu czy Toronto) albo Canberra w Australii obok (Melbourne czy Sydney).

No, dość tych dywagacji geopolitycznych – ruszajmy w drogę (może żaden śnieg po drodze nas nie zaskoczy). Z Zielonej Góry jedziemy do podmiejskiej Ochli, gdzie znajduje się ciekawy skansen. Ponieważ ten rejon był znany od pradawnych czasów z uprawy winorośli, więc oprócz innych zabyt-

ków warto obejrzeć na domek winiarza i tłocznię winogron. Średniowiecze charakteryzowało się, z powodu dużego uprzemysłowienia (oczywiście to kpina), dużo cieplejszym klimatem niż mamy obecnie, więc uprawy winorośli były przesunięte zdecydowanie bardziej na północ niż teraz. Po pobieżnym obejrzeniu tego muzeum etnograficznego jedziemy do Kożuchowa. Obejrzawszy, z siodełka, mury miejskie z basztą, zamek i wysmukłą wieżę ciśnień kierujemy się na Przemków.

W Przemkowie, leżącym na północnych obrzeżach Borów Dolnośląskich, osiągamy drogę nr 12 z Głogowa do Żagania. Jadąc w kierunku zachodnim koło Piotrowic warto podjechać aby zobaczyć, co zostało z dumnego kiedyś dębu o imieniu „Chrobry”, który przez jakiego szaleńca-piromana został w listopadzie 2014 roku podpalony i nie podźwignął się z pożogi. Jeszcze w okresie jego świetności mogłem podziwiać to piękne drzewo a teraz... straszny żal. →→



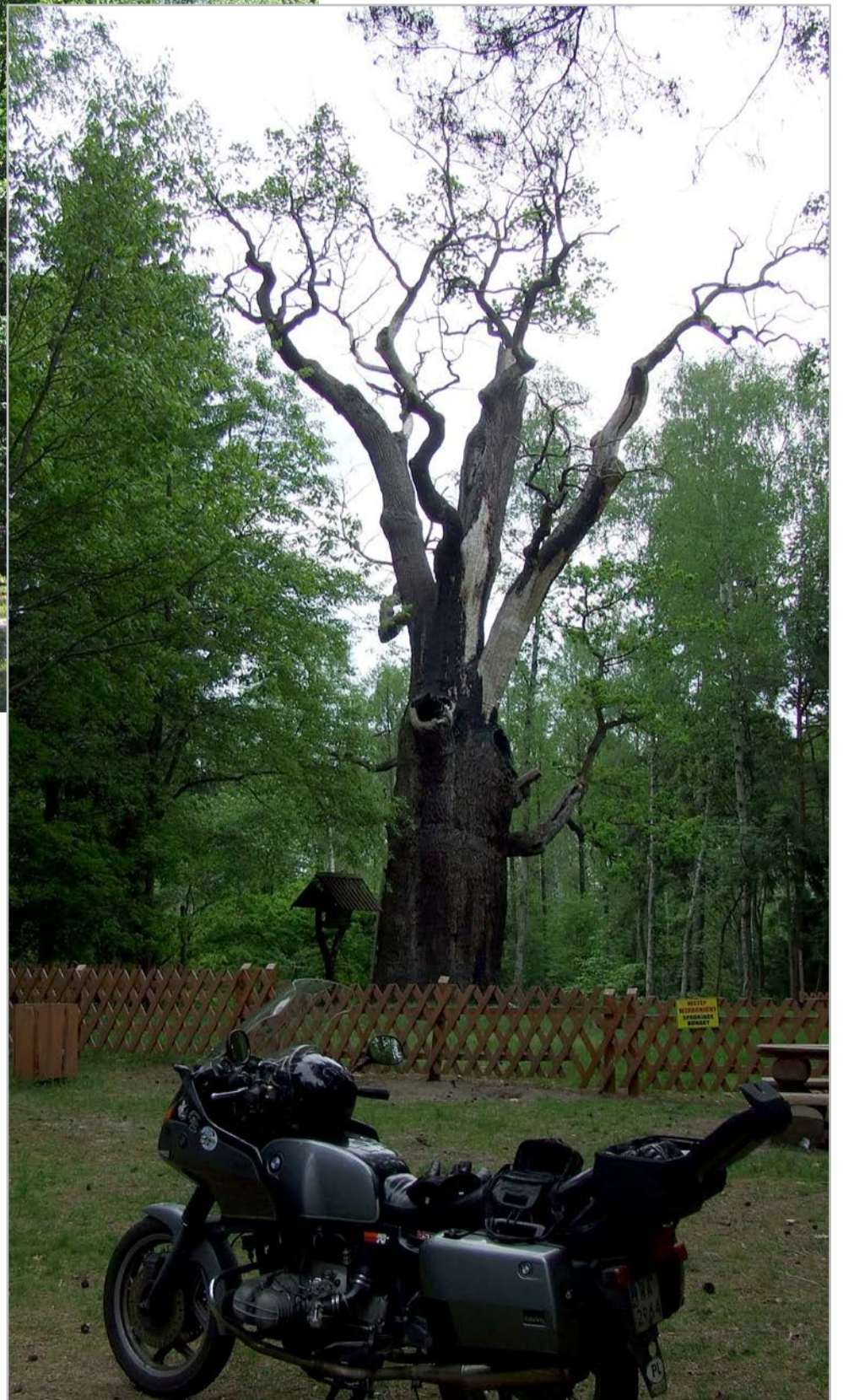
Pomnik upamiętniający spotkanie Ottona III z Bolesławem Chrobrym.



Dąb „Chrobry w 2011 roku.

Ponieważ pogodowe zaburzenia mogą się pojawić więc i kolejną miejscowość, czyli Szprotawę, obejrzymy przejazdem. Szkoda, bo to naprawdę miasto z wieloma pięknymi architektonicznymi zabytkami. Ratusz, gotycki kościół, mury miejskie z basztami i jeszcze kilka innych ciekawostek. My jednak skupimy się na małym pomniczku, do którego dostaniemy się zjechawszy z głównej drogi i skierowawszy się na Małomice. W podszprotawskiej Hławie jest bowiem zbudowany z kamieni monumencik upamiętniający spotkanie Bolesława Chrobrego z cesarzem Ottonem III. Otóż cesarz, który przedwcześnie zmarł, mając zaledwie 22 lata, a tytułujący się

Świętym Cesarzem Rzymskim (od upadku Rzymu minęło wówczas niewiele ponad 500 lat) chciał, w oparciu o fakt istnienia w historii starożytnego Cesarstwa Rzymskiego, zbudować coś na kształt współczesnej Unii Europejskiej, tylko na innych bo chrześcijańskich podstawach. W czasie zjazdu w Gnieźnie, urządzonego przez władcę Polski, zaprosił Otton III →→



Dąb „Chrobry” w 2018 roku.



Dychów. W pobliżu elektrowni wodnej na Bobrze.

wówczas Bolesław I do projektowanego konceptu europejskiego (Galia, Germania, Italia), jako przodującego władcę Sclavinii czyli Słowiańszczyzny. Właśnie w Hławie Bolesław wyszedł naprzeciw orszakowi cesarskiemu ze swoim dworem i wojami, a potem przyjmował cesarza z wielką pompą i honorami w Gnieźnie.

Kolejne miasto to Żagań, który jest prawdziwą kopalnią obfitującą w najrozmaitsze zabytki. Piękny w swej bryle i wnętrzach zamek. Rynek z ratuszem o „toskańskiej” wieży. Poaugustiański kościół ze wspaniałym muzeum sakralnym. Ponieważ od dawien dawna jest to miasto garnizonowe więc przy głównej trasie przed bramą koszar (których, tylko właściciele się zmieniali) warto obejrzeć kilka współczesnych dinozaurów czyli czołgów z rozmaitych państw i epok. Mię-

dzy nimi zaś popiersie naszego wspaniałego pancerniaka czyli gen. Stanisława Maczka, który w przeciwieństwie do Ottona przeżył ponad wiek bo 102 lata. Warto również z Żagania skierować się na południe drogą nr 296 w stronę Hłowej (nie mylić z podszprotawską Hławą). Niedaleko za miastem, po lewej stronie drogi, jest zrekonstruowany obóz dla jeńców wojennych, zrobiony przez Niemców, a który powstał w czasie II wojny światowej. Miał nazwę Stalag Luft III i byli tu więzieni przede wszystkim zestrzeleni lotnicy alianccy. Jeśli będziecie mieli czas to koniecznie trzeba zwiedzić muzeum obozowe. Obóz został rozstawiony po wojnie przez opisy, niestety nieudanej ucieczki (uciekło tylko trzech, na kilkudziesięciu próbujących wydostania się na wolność), jakiej dokonali uwięzieni lotnicy budując tunele prowadzące spod baraków poza okalające obóz →→



Jeziory. Wieża obserwacyjna

druty i wieżyczki strażnicze. Od siebie dodam, że jeśli ktoś ma choćby odrobinę klaustrofobii (jak ja) to, „w życiu nigdy” do takiego tunelu by się nie wczołgał. Wolałbym zostać zastrzelony niż udusić się własnymi gazami i odchodami, które ze strachu bym w tym tunelu wydzielał.

Po powrocie do Żagania jedziemy dalej na zachód i wjeżdżamy do Żar. Jest tutaj również sporo zabytków, ale są to niestety obiekty, które ciągle nie podźwignęły się z wojennej furii „krasnoarmiejców” i późniejszej fali szabrowników. Teraz via Jasień osiągamy Lubsko. Jest tutaj masywna Brama →→

Żarska i ciekawy kościół w rynku. Co jest ciekawego w tym kościele oprócz jego średniowiecznego rodowodu? Otóż kościół będąc posadowiony na dość miękkim gruncie w ciągu wieków zapadł się w ziemię i teraz wchodzi się do kościoła po stopniach, które wiodą w dół.

Z Lubuska kierujemy się na zachód i lądujemy w Brodach. Jest tutaj monumentalny pałac i kompleks parkowy, który zbudował w pierwszej połowie XVIII wieku Henryk Bruehl, człowiek „wszechwładny” za czasów Augusta III Sasa, króla polski i elektora saskiego. Niestety pałac, jak i wiele innych zabytków na Lubuszczyźnie, nie uniknął okropnych spustoszeń dokonanych w 1945 roku przez Armię Czerwoną „bijącą germanca” w drodze na Berlin. Pałac w Brodach (jego zasadnicza środkowa część) do dzisiaj jest ruiną ledwie co zadaszoną, ale w

bocznych oficynach już tętni hotelowe życie (no ostatnio zdrowo przyhamowane przez covidową „plandemię”). Połaziwszy zatem i pogapiwszy się na panoramę przestrzennego założenia ogrodowego (też ogromnie zaniedbaną) jedziemy jeszcze kawałek przed siebie aż zobaczymy wysmukłą wieżę do obserwowania pożarowego zagrożenia. Pamiętajmy, że Lubuskie jest prawie w połowie pokryte lasami i dźrzy prymat zalesienia w Polsce, a w tym rejonie lesistość sięga 70%. Z wieży widać dobrze obiekty położone już po stronie niemieckiej. Jest to kopalnia odkrywkowa węgla brunatnego i elektrownia opalana tymże węglem. Nie trzeba dodawać, że przy wietrznej pogodzie ten cały „syf” nawiewany jest do Polski. A wiatry są zdecydowanie zachodnie. Podobno i po polskiej stronie zalegają wielkie pokłady tego opału, ale przecież w Unii dążymy do ekologicznych, samo-odna- →→



Żagań. Pałac.



Żagań. Poaugustiański zespół klasztorny.

wialnych środków energii, więc na razie kopalni ani elektrowni po polskiej stronie nie widać. Podobno Niemcy zgadzają się już na kopalnię, ale ciągle elektrownia byłaby po ich stronie tylko już w dużej części opalana polskim węglem brunatnym. Ale może to tylko fejknews? Jak to mawiano: „kto dożyje, ten zobaczy”. Natomiast w pobliżu wieży jest Ośrodek Edukacji Przyrodniczo-Leśnej, gdzie są ciekawe zbiory fauny i flory miejsco-

wej. Napatrzwszy się na ogromne zielone połacie leśne ruszamy dalej tym razem w stronę północną czyli w stronę Krosna Odrzańskiego (trzeba tylko się wrócić do Lubka).

Przed Krosnem w miejscowości Bobrowice zjedziemy w lewo z głównej drogi i dotrzemy do zapory i elektrowni w Dychowie. Elektrownia została wybudowana na Bobrze jeszcze przed wojną i oddana do użytku w którąś rocznicę urodzin „Austriackiego Akwarelisty”. Ale widoki są bardzo przyjemne. Teraz jeśli czas nas już goni to od razu (jeszcze przed Krosnem) skręcamy w główną drogę nr 29 wiodącą do Zielonej Góry.

Jeśli jednak chcemy dalej coś zobaczyć to proponuję po dotarciu do Krosna, przez kratownicowy most na Odrze, pojechać w stronę Sulechowa drogą nr 276. Potem trzymając się jak najbliżej Odry (droga nr 278) dotrzeć do promu na Odrze w miejscowości o nazwie Brody. Po przeprawieniu →→



Żagań. Czołgi przed koszarami.



Stalag Luft III. Zrekonstruowany barak.

się na lewy brzeg drogą nr 279 dotrzeć do Leśniowa Wlk. Dalej kontynuując jazdę tą drogą dotrzemy do miejscowości, w której nasz wzrok po lewej stronie przykują rzędy luf armatnich i rozmaitych

samolotów. Jest to Lubuskie Muzeum Wojskowe w Drzonowie. W budynku, którego strzegą stare armaty, mieści się bogate muzeum a na zewnątrz stoi rozmaite żelastwo (i nie tylko) służące jed- ➔➔



Makieta stalagu Luft III.





Drzonów. „Tank oswobodiciel” czyli T-34

nym ludziom do wymuszania na innych swoich zachcianek terytorialnych czy materialnych, a niekiedy i ludzkich. Jeśli ktoś nie jest zadeklarowanym pacyfistą to gorąco polecam wizytę w tym skansenie militarnym. Udelektowani tymi różnaitościami wojennymi wracamy do Zielonej Góry, nad którą góruje Winne Wzgórze z różnaitościami atrakcjami dla turysty.

PS.

Do Zielonej Góry, jako młody kilkunastoletni chłopak (podróże pociągiem ciągniętym przez parowóz powodowały, że dojeżdżałem półżywy

i zatruty), mając tam rodzinę (babcię, wujka i ciotkę) jeździłem na wakacje. Zresztą mój wujek miał przed wojną Sokoła 600. Na tamtejszych cmentarnych alejkach (cmentarz ponemiecki) młody barbarzyńca ujeżdżał ponemiecki rower (damkę) jako motocykl żuźlowy. Zielona Góra to był (a może i jest) Falubaz, ale w pewnym momencie damka nie wytrzymała tych wiraży i złożyła się tak, że siodełko zetknęło się z kierownicą. W ten sposób nie rozwinął się talent poprzednika Szczakiela, Golloba czy Zmarzlika i pozostało mi smętne snucie się po Polsce (i nie tylko) na motocyklu turystycznym. ■

Felieton Erwina Gorczycy

Wolę prawdę



Czy to z braku pomysłów, czy dla lepszego wykorzystania możliwości panowania nad rynkiem, jakiś czas temu (pewnie już z dwadzieścia lat) pojawiła się tendencja do odświeżania dawnych modeli pojazdów. Tak właśnie pojawił się np. Volkswagen New Beetle, czy New Mini itp. Zabieg sam w sobie był interesujący i odebrany przez klientelę salonów z aprobatą. Sprzedawało się, więc wkrótce inni producenci zaczęli pracować nad nowymi modelami wykorzystując zabieg stylizowania ich na dobrze znane konstrukcje sprzed lat. To samo podchwyciły firmy motocyklowe, niekiedy świecąc w oczy jedynie dawną nazwą, a czasami prezentując oprócz nazwy konstrukcję „przypominającą” dawnego protoplastę.

Nie znam się na ekonomii produkcji, prawach rynku itd. Pojazdy interesują mnie jako finalny wyrób jadący drogą albo stojący w moim garażu. Za najcenniejszą cechę motocykla uważam coś, co można by nazwać „prawdą”. Rozwinę, żeby był bardziej zrozumiały. Nie będzie prawdziwą konstrukcją, która ma nadmiernie rozciągnięty rozstaw osi albo dwa cylindry V w pojemności 125 cm³. Podobnie nie będzie prawdziwy azjatycki Junak, Romet, czy co tam jeszcze komu przyjdzie do głowy. Rynek to wchłania, ludzie kupują i super. Producent osiągnął swój cel, ale ja wstydziłbym się czymś takim jeździć. Nie krytykuję tych wyrobów (ponieważ nie uważam się za autorytet), tylko oceniam zjawisko →→

z mojego punktu widzenia. Tymczasem prawda jest gdzie indziej – choćby w zadbanej WSK, która ma prawidłowy rozstaw osi i jeden cylinder 125 cm³. Żeby znowu ułatwić zrozumienie, spróbuję przez jakąś analogię. Mali chłopcy grający w piłkę mają czasem na plecach koszulki z nazwiskiem piłkarskiej gwiazdy np. Ronaldo. Jeśli mój syn (jest już dorosły) chciałby w dzieciństwie taką koszulkę, zaproponowałbym mu, że zrobimy taką samą, ale na plecach będzie jego imię. I to będzie prawda, a jak Ronaldo będzie chciał, to mu też taką zrobimy.

Producenci wszystkich „New” zastawili na siebie pułapkę, bo jeśli nie, to za pięćdziesiąt lat powinien powstać pojazd nazwany „New New...”, który miałby się kojarzyć ze wspaniałą przeszłością firmy. Nie powstanie, a jeśli, to ja na szczęście już tego nie doczekam.

Odgrzewane kotlety nie są tak smaczne jak świeże i to trzecia dygresja przybliżająca mój punkt widzenia.

To teraz trochę argumentów na obronę zjawiska. Podoba mi się klasyka, a tak się życie potoczyło, że

nie znam się na mechanice, nie mam kontaktów w środowisku, więc zamiast BMW R5 kupię sobie R18 i chociaż częściowo zaspokoję swoje marzenia. Dziadek jeździł Junakiem, to ja też kupię Junaka, ale nowego i dziadek się bardzo ucieszy. Więcej argumentów nie potrafię wyczarować a czacha już mi dymi. Ale starałem się nie być złośliwy.

Aby dać „czaszce” ostygnąć pogrzebałem trochę po ofertach „New...” i postanowiłem zacytować jedno zdanie (chyba pierwsze), jakie przeczytałem. Cytat: Jego masywny silnik podkreśla imponującą sylwetkę motocykla – koniec cytatu. Coraz bardziej wiem, że nie wsiadłbym na motocykl, którego największą zaletą jest, że ma imponować sylwetką i masywnym silnikiem.

Czuję, że moje dywagacje dryfują w niebezpiecznym kierunku i za chwilę zaczną się ślizgać a na koniec wyłożę jak długi. Ale tak to chyba właśnie jest, kiedy wchodzimy głęboko w temat i subtelne wątki są trudne do wyrażenia. A więc kończę z subtelnością. Wolę prawdę i mam gdzieś wszystkie „New”. ■

reklama

iAuto

<https://iauto.warszawa.pl>

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

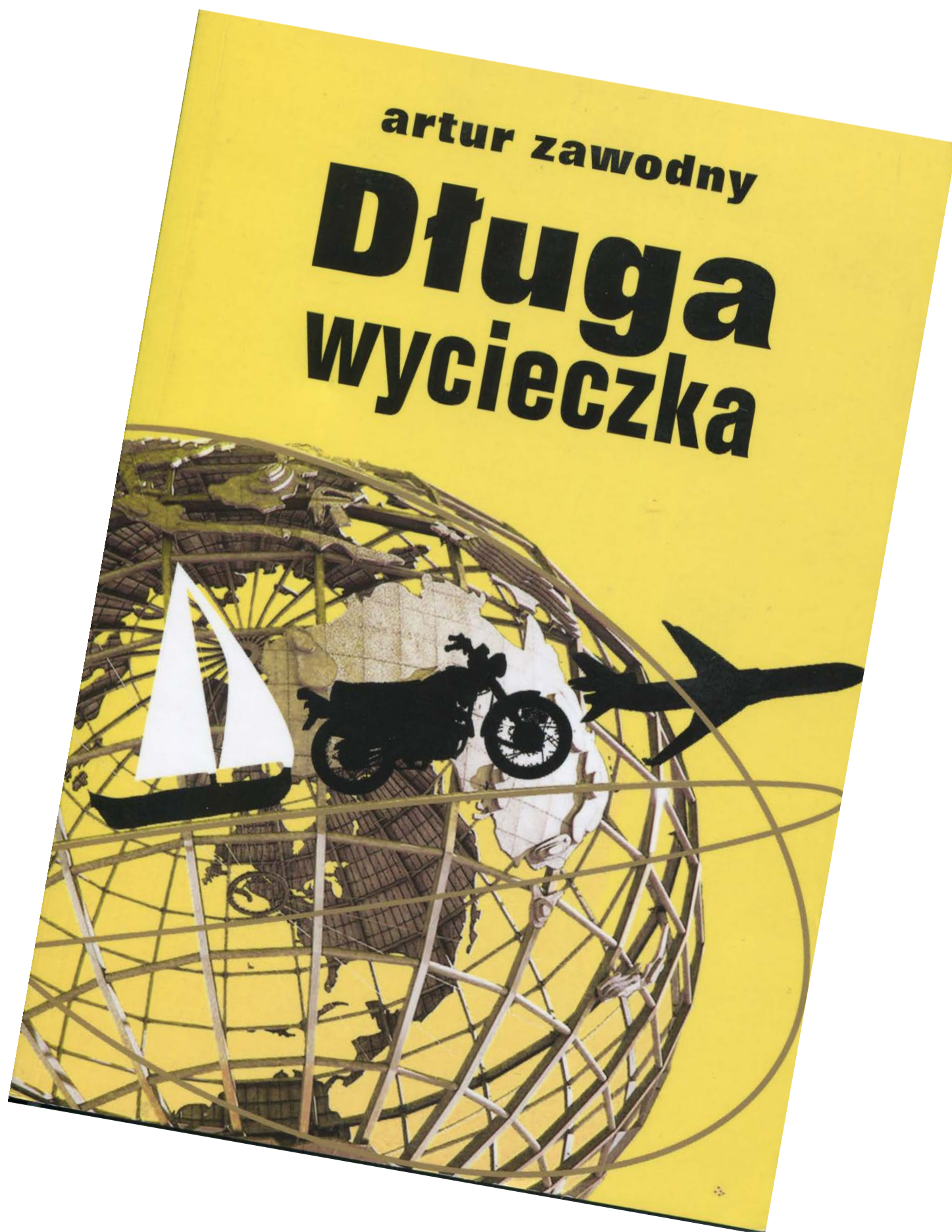
<https://iauto.warszawa.pl>



W wydaniu 152 iAuto o Dacii Sandero i Sandero Stepway, o Citroenie C5, o Toyocie Yaris, o rzadkiej Suzuce, o salonach samochodowych, o węgierskim samochodzie elektrycznym, o finalistach konkursu Car of the Year. Tekst o fascynującym Buicku GNX, samochodach w czasach PRL-u, o dawnym podręczniku dla kierowców. Jest wspomnienie kibica rajdowego, są dywagacje o wydatkach na samochody i autorskie Kalendarium. Wydanie do pobrania - [iAuto 153](#)

Powieść w odcinkach

Artur Zawodny „Długa wycieczka” (cz. 5)



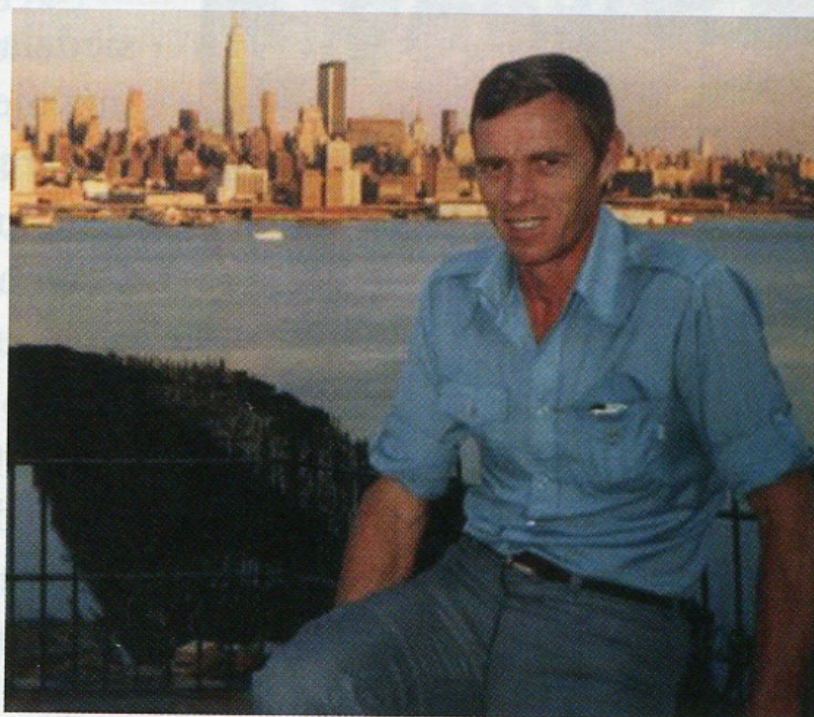
pięćdziesięciu metrów, gospodyni domowa, lat około pięćdziesięciu, nawet niezbyt chuda, i wielu innych, całkiem przeciętnych ludzi. A dlaczego nie ja? Czy naprawdę tamci są lepsi? Ale na co ja się porywam? Może to jednak dla mnie za dużo? Może chociaż maraton?

Dosyć palenia na dziś. Gaszę papierosa, wylewam whiskey, wsiadam do samochodu i... po buty do biegania. Pamiętam nawet ich cenę – niecałe dwadzieścia dolarów. Kupiłem te najtańsze, bo może się rozmyślę i wyrzucę? Jeszcze tego samego dnia przebiegłem prawie dziesięć kilometrów, podpierając się nosem. Nazajutrz byłem zbyt słaby, aby pojechać do pracy.

Od tej pory zacząłem regularne treningi, jeszcze paląc. Nawet nie pamiętam, kiedy rzuciłem palenie - tak łatwo to poszło. W listopadzie ukończyłem pierwszy w życiu maraton w Nowym Jorku. Kiedy biegłem już przez Harlem, a kilka kilometrów dzieliło mnie od mety, usiadłem skonany na krawężniku. Nogi miałem jak z waty. Myślę: dość, dalej nie dam rady! Wówczas podszedł do mnie jakiś Murzyn, poklepał po plecach i mówi: „Hej ty, człowieku, nie poddawaj się, już blisko!”. Chwilę mi zajęło, by się ruszyć z miejsca, ale po czterech godzinach i dziewięciu minutach przekraczałem metę! Wierzcie mi, trudno opisać to niesamowite uczucie zwycięstwa nad sobą.

Dziś mam za sobą siedem maratonów, około czterdziestu tysięcy kilometrów na piętach oraz prawie sto osiemdziesiąt tysięcy niewypalonych przez dwadzieścia cztery lata papierosów! I co wy na to, palacze?

Do zagorzałych palaczy należał mój brat Ali – widać go na zdjęciu obok – który czasami odwiedzał mnie w Ameryce. W trakcie tych wizyt bezskutecznie namawiałem go do rzucenia nałogu. Zdawałem sobie sprawę, że nie jest to łatwe. Mark Twain powiedział kiedyś dowcipnie, że rzucić palenie jest bardzo łatwo,



gdyż sam to robił setki razy. Aby namówić brata do rzucenia papierosów, używałem różnych argumentów. Chcąc go postraszyć pokazywałem mu dane statystyczne z amerykańskiej prasy, mówiące o tym, że w Ameryce około tysiąca osób dziennie umiera z powodu chorób spowodowanych paleniem tytoniu. Ali, który miał niesamowite poczucie humoru, odparł: „W takim razie ja się nie boję, bo przecież za tydzień wracam do Polski!”. Genialne rozumowanie!

Wiele lat później, będąc już w Polsce, spotkałem się z moim cioteczynym bratem, Zbyszkiem, który również palił i to bardzo dużo. Po wizycie u niego w domu Zbyszek zaproponował mi podwiezienie na Dworzec Śródmieście, ale uprzedził, że po drodze musi wstąpić do lekarza na badanie spirometryczne. Miałem dużo czasu, poszedłem więc z nim na to badanie. Czekając przed gabinetem na Zbyszka, usłyszałem przez niedomknięte drzwi: „Proszę, niech pan teraz dmuchnie w ten ustnik” – to był głos pielęgniarki. Po długim milczeniu znów słyhać ten sam głos, ale trochę zniecierpliwiony: „Proszę pana, niech pan dmuchnie, ja czekam!”. Zaskoczony słucham, co będzie dalej, a mój kuzyn odpowiada: „Ja już dmuchnąłem, więcej nie mogę”.

Zapalimy jeszcze jednego, szanowni palacze?

Skoro już mowa o paleniu, to chciałbym opowiedzieć o figlu, jaki mi



splatali kiedyś moi dwaj inżynierowie. Otóż jeden z nich, Giorgio, Włoch z pochodzenia, który palił niesamowite ilości papierosów, siedział przy desce obok Jurka, zdolnego inżyniera z Polski. Wielokrotnie, wchodząc do kreślarni i widząc Giorgia z papierosem, krzyczałem głośno żartem: „Nie pal!”. Pewnego razu Giorgio wyjął papierosa z ust, uniósł go dumnie do góry i powiedział czystą polszczyzną: „Panie Arturze, kto pije i pali, ten nie ma robali!”. Jurek uśmiechnął się z dumą, bo to on nauczył Giorgia tego zdania.

Ten żart pokazuje, że w pracy zawsze utrzymywaliśmy miłą atmosferę.

Staralem się traktować wszystkich jak zespół kolegów, a nie podwładnych. Jurek opowiedział mi później, że ripostę Giorgia wziął z pewnego kawału o nauczycielce przeprowadzającej w klasie doświadczenie na organizmach żywych. Otóż pani wychowawczyni w podstawówce, chcąc pokazać zgubne skutki palenia i picia wódki, polala jednego robaka alkoholem, a na drugiego dmuchnęła dymem z papierosa. Robaki oczywiście zdechły. Pani poprosiła uczniów, aby wyciągnęli wniosek z tego doświadczenia. Wówczas jedno z dzieci podniosło rękę i dumnie powiedziało: „kto pije i pali, ten nie ma robali”.

Po maratonie w Nowym Jorku stałem się już „nałogowcem” i zanim upłynęły cztery miesiące, wystartowałem w drugim maratonie w Waszyngtonie. Tym razem „bez bólu” zmieściłem się w czasie 3:37! Tak jak narkoman potrzebuje coraz więcej środków odurzających, tak i ja wziąłem się poważnie do biegania. Ponieważ dla narkomana nie ma przeszkód, żeby zdobyć następną dawkę, tak i dla mnie nawet niesprzyjająca pogoda nie była przeszkodą w treningach.

Dziś, dwadzieścia cztery lata później, piszę te słowa po siedmiu maratonach, zaraz po ukończeniu niecałej „dyszki” (nie, to słowo nie pochodzi od zadyszki, ale od dziesiątki kilometrów). Teraz to już chyba trudno będzie się zatrzymać. Znajomi śmieją się ze mnie często, że kostucha będzie miała problem, aby mnie dogonić, ale to już jej zmartwienie! Inni mówią, że teraz to będzie miała jeszcze większy kłopot, bo dużo jeżdżę po świecie motocyklami. No, ale jakoś tam gdzieś mnie kiedyś ucapie.

Z bieganiem kojarzą mi się jeszcze dwa wspomnienia. Otóż nasza firma organizowała czasami kilkudniowe wyjazdy do ośrodków wypoczynkowych, aby tam, przy sutym obiedzie i piwie, pogadać nie tylko o sprawach służbowych. Ponieważ nieraz trudno mi było odczepić się od reszty towarzystwa, aby odbyć codzienny trening, mój „apetyt” na bieganie niesamowicie wzrósł. Straciłem kilka dni i chciałem to sobie wynagrodzić chociaż tuż przed wyjazdem. Planowałem przebiec



dziesięć, piętnaście kilometrów, jako że przygotowywałem się do następnego maratonu.

Umówiłem się już nawet z kolegami, że wybiegnę jakiś czas przed ich wyjazdem, a oni mnie dogonią i zabiorą do mikrobusu. Jednak było to wczesną wiosną, zbliżał się wieczór, w związku z tym w końcu zdecydowałem, że i tym razem opuszczę mój trening. Wyjazd się opóźniał i było już całkiem ciemno, kiedy wreszcie wyruszyliśmy w drogę powrotną. Ujechaliśmy zaledwie kilka kilometrów, kiedy to w samochodzie nastąpiła poważna awaria skrzyni biegów, unieruchamiając go na dobre. Napęd był zablokowany i dalsza jazda stała się niemożliwa.

– Dobrze, że biegasz – powiedział jeden z kolegów – teraz mamy kogo posłać po pomoc!

Oczywiście pobiegłem z powrotem, miałem bowiem do pokonania zaledwie kilka kilometrów. Biegając, myślałem, jak daleko zdążyłbym dotrzeć, gdybym wybiegł tak, jak sobie zaplanowałem, licząc na to, że koledzy mnie dogonią. Mogłoby się to skończyć kiepsko, bo zapadał już zmrok i robiło się coraz zimniej. W końcu pomoc techniczna odholowała zepsuty samochód, a taksówka zawiozła nas do domu. Jak widać bieganie się przydaje, ale czasami trzeba uważać.



Nie lubię trenować w nieznanymi okolicach, bo nie mam ustalonego dystansu i mierzę go orientacyjnie czasem biegu. Większym jednak problemem jest możliwość zgubienia się na obcym terenie, zwłaszcza kiedy wszystko wydaje się jasne, ale zwykle do czasu. Przed moim ostatnim maratonem w Paryżu (rok 2005) zamieszkałem na przedmieściu, gdzie miałem dobre warunki treningowe. Niestety, zbyt ufając sobie, pochłonięty bieganiem, znalazłem się w miejscu, z którego nie

potrafiłem znaleźć drogi powrotnej do hotelu. Co gorsza szybko zapadł zmrok, największy wróg biegaczy i motocyklistów, a ja widziałem tylko autostradę i jakąś podrzędną drogę. Nie miałem zielonego pojęcia gdzie jestem. Pobiegnę ostro tą niepozorną drogą, zobaczyłem bowiem w oddali światła jakiegoś budynku. Okazało się, że był to jakiś ośrodek sportowy z wieloma samochodami na parkingu, z których jeden odwiózł mnie do hotelu.

Żarty żartami, ale nie zapominajmy, że mam odpowiedzialną pracę, do której dojazd zabiera dziennie przeszło dwie godziny. Bob często widzi mnie, jak wychodzę z biura o czasie, natomiast inni zawsze szwendają się po godzinach, aby dyrektor widział, jacy to są pracownicy. Ja zaś po prostu musiałem mieć czas na bieganie.

Czasami Bob mówił złośliwie, że mógłby regulować swój zegarek, widząc jak wychodzę z biura. Nieco spoufaliwszy się, nieraz mu odpowiadałem, że ja nie produkuję dla firmy godzin nadliczbowych, lecz dobre rezultaty. To mu się bardzo nie spodobało.

Nie warto byłoby może pisać o tych pozornie banalnych faktach, gdyby nie nastąpiło wkrótce wydarzenie, które zabrało mojemu szefowi możliwość „regulowania zegarka”. Wydarzenie to postawiło mnie przed nowym, bardzo ambitnym zadaniem i zapewniło mi niezależność finansową. Niech sceptycy sami oceniają, w jakim stopniu szczęście, a w jakim inne czynniki pokierowały moim losem, który rzucił mnie na Daleki Wschód. Zgadliście – pojawi się tam Eli.

Był ładny, majowy poranek 1989 roku, kiedy piąty już z kolei *head hunter* z Atlanty w stanie Georgia, zadzwonił do mnie, pytając uprzejmie, czy znam może kogoś, kogo interesowałoby stanowisko głównego inżyniera w nowej firmie, wdrażającej do produkcji nowy, rewelacyjny aparat, robiący trójwymiarowe zdjęcia. Metody szukania pracowników przez agencje łowców głów zawsze były takie same. Agent wie doskonale, że rozmawia z właściwym kandydatem, ale nie proponuje mu wprost nowej pracy. Nie chce ujawniać, o kogo mu chodzi. Jeżeli kandydat odpowie negatywnie, to agent podsunie mu myśl, że może to właśnie on byłby zainteresowany nową posadą. Często się zdarza, że zapytany sam zechce zbadać sytuację, aby wykorzystać nową szansę. Tak też było w moim wypadku.

Pracowałem w Keystone prawie siedemnaście lat, odrzucałem poprzednie oferty, a więc...mam tu pracować aż do emerytury? Nasza firma czuła presję Dalekiego Wschodu, gdzie dziewczyny na taśmie zarabiały dwadzieścia pięć centów, a u nas prawie siedem dolarów na godzinę! Dyrekcja naciskała na obniżenie kosztów produkcji aparatów i ich montażu. Czułem, że wcześniej czy później, mimo dużego wysiłku, nieubłagalne prawa ekonomiczne zmuszą Keystone do kapitulacji. I tak też się stało.

Propozycję więc przyjmuję, umawiam się na sobotę z dyrektorem nowej firmy i lecę na rozmowę. Kiedy pokazali mi ten aparat, ogarnął mnie pusty śmiech. Jak ktoś mógł coś takiego wymyślić? Okazało się, że właściciel firmy, nie mając pojęcia o niczym, zlecił zaprojektowanie aparatu w Hongkongu kompanii, która produkowała sprzęt gospodarstwa domowego. Dlatego ten aparat nie nadawał się do użytku, mimo że pracowano nad nim trzy lata. Aparat podobnej klasy powinien mieć około osiemdziesięciu części, a tu samych śrubek było około siedemdziesięciu pięciu! Monstrum wielkości małej cegły! Cena detaliczna dwieście pięćdziesiąt dolarów! Kto coś takiego kupi? (Wiadomość dla ciekawskich: wejść na www.nimslo.com – ta „cegła” jeszcze tam jest). Dobry projekt, akurat dla mnie, pomyślałem.

Ale teraz czekała mnie „przeprawa”. Musiałem złożyć piąte wymówienie. Tym razem będę twardy i nie ustąpię! W poniedziałek, kiedy pojawiłem się rano w biurze, wpadł do mnie Bob i zamknął drzwi. Czułem już, że jest zły, bo w sobotę mój dział znów był pusty. Myślałem, że wyrzuci mnie z pracy, co ułatwiłoby mi odejście, ale on na mnie z mordą. Dosłownie wulgarnie mi naubliżał i krzyczał na mnie jak na sztubaka! Niewiele myśląc, spokojnie mówię, że mam to wszystko w d... i jeżeli mu się to nie podoba, to niech radzi sobie sam, bo ja odchodzę! Uszom nie wierzył! Ja zaś spokojnie wyszedłem z biura, zostawiwszy sekretarce pisemne wymówienie z prośbą, aby mu je przekazała.

Nazajutrz wróciłem, Bob wyznaczył grzecznie jakiegoś tymczasowego następcę, uścisnął mi grabulkę mówiąc: *good luck*. Nie śmiał zapytać, czy mam inną pracę, ale i tak bym mu nie powiedział. On dobrze wiedział, że mam. Kto by pomyślał, że za parę lat nie ja wrócę do Keystone, ale Keystone wróci do mnie! Nie do wiary? Cierpliwości, najpierw jedziemy do Hongkongu, bo tam właśnie wróci do mnie Keystone.

Pracę wziąłem. Ania zostaje w New Jersey, dopóki nie oswoję się z nowym miejscem, Artek już prawie usamodzielniony, kończy studia prawie za darmo dzięki stypendium, jakie otrzymał za osiągnięcia w pływaniu. Mnie wysyłają do Hongkongu, aby poprawić konstrukcję aparatu. Niestety, nie mogłem zrobić nic innego, jak tylko zaprojektować wszystko od początku, na co dostaję zgodę dyrekcji. Wracam do USA, dobieram paru inżynierów i ruszamy z projektem.



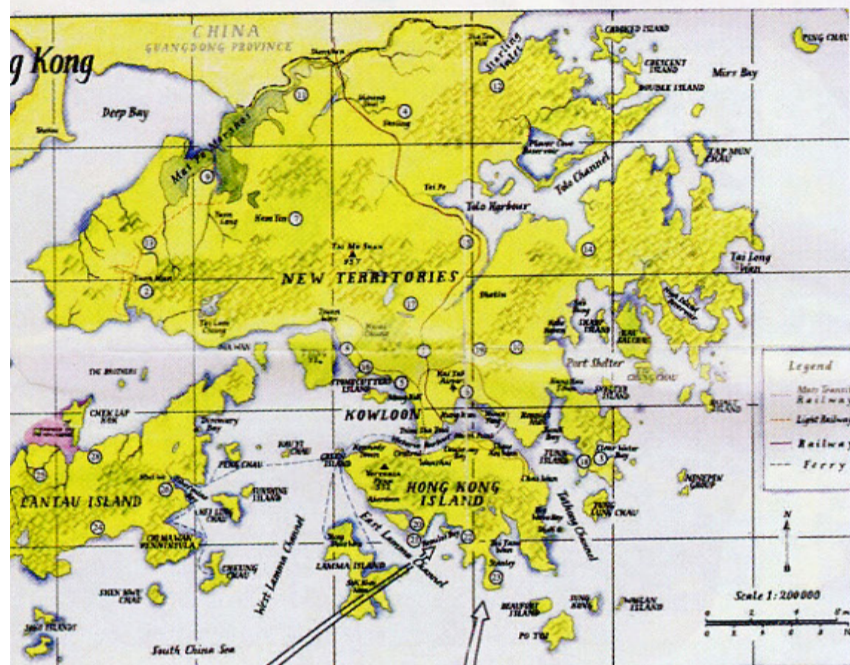
W styczniu 1990 roku znów ląduję w Hongkongu, aby zamówić oprzyrządowanie form do produkcji aparatu i uruchomić produkcję w Chinach. Dyrekcja zadowolona, ściąga mnie z powrotem do USA, aby przedyskutować koncepcje przyszłych aparatów. Znów wyruszam do Hongkongu, aby osobiście wszystkiego dopilnować. Kiedy wychodziłem z lotniska obładowany walizkami, o mało nie zderzyłem się z człowiekiem, którym był...

Eli odszedł z Keystone, jak pamiętamy, dziesięć lat temu i uruchomił w Hongkongu własną firmę produkującą lampy błyskowe do aparatów fotograficznych. Wprawdzie śpieszył się na samolot, ale zdążył jeszcze dać mi wizytówkę i powiedział z naciskiem: „Koniecznie zadzwoń, wróć za tydzień, mam dla ciebie niesamowitą ofertę!”.

Rozdział V

Hongkong





Hongkong, perła Dalekiego Wschodu lub, w dosłownym tłumaczeniu, Pachnąca Zatoka. Zapewne naprawdę była pachnąca, kiedy w połowie dziewiętnastego stulecia Anglicy wydzierżawili tę wyspę od chińskiego mocarstwa. Ale Hongkong to nie tylko nazwa wyspy. To mała kraina składająca się z dwustu trzydziestu pięciu wysepek oraz półwyspu Kowloon, oddzielonego od wy-

wsy Hongkong wąskim pasmem wody, zwanym Victoria Harbour.

Obecnie, po powrocie Hongkongu w ręce Chińczyków w 1997 roku, obszar ten nazwano oficjalnie Special Administrative Region of Hong Kong, czyli po prostu SAR. Jednak w powszechnym użyciu pozostała skrócona nazwa Hongkong. Dzięki umowie zawartej przed odejściem Anglików, rejon ten ma własną autonomię, wolne, niezależne wybory, swobodę intelektualną, a jednocześnie stanowi część Chińskiej Republiki Ludowej.

Tak więc istnieją tu obok siebie dwa systemy polityczne; *one country, two systems* – wyrażenie to słyszy się tu bardzo często. Ponieważ Hongkong oficjalnie przechodził pod zarząd chiński, a ruch drogowy, w przeciwieństwie do ruchu w Chinach, był tu lewostronny, ludzie zastanawiali się, czy Chiny wprowadzą swoje zasady ruchu. Niektórzy złośliwi dowcipnisie twierdzili, że Chińczycy nie są tak lekkomyślni, aby jednego dnia zmienić ruch z lewej strony na prawą. Po to, aby nie wprowadzać zbyt dużego chaosu na raz, władze w pierwszym tygodniu, przerzuciły na prawy pas wszystkie autobusy, w drugim ciężarówki, a w trzecim samochody osobowe.

Zmiany, jakie zaszły po roku 1997, są trudne do zauważenia dla przeciętnego śmiertelnika. Dla mnie najbardziej dostrzegalne zmiany to zielone skrzynki pocztowe, które zastąpiły te brytyjskie, czerwone, z herbem królewskim.

Geograficznie obszar jest niewielki, to zaledwie 1050 kilometrów kwadratowych. Zamieszkuje go siedem milionów ludzi, z czego dwa procent stanowią biali. Hongkong to olbrzymie centrum finansowe i metropolia szczycąca się wielkim portem przeładunkowym; rocznie wychodzi stąd w morze około ośmiu milionów kontenerów. Taki rozwój, a także popularny tu język angielski oraz lewostronny ruch drogowy to zasługa Brytyjczyków.



„EWAKUACJA”

Coś dla miłośników motocykli Sokół i samochodów Polski Fiat 508

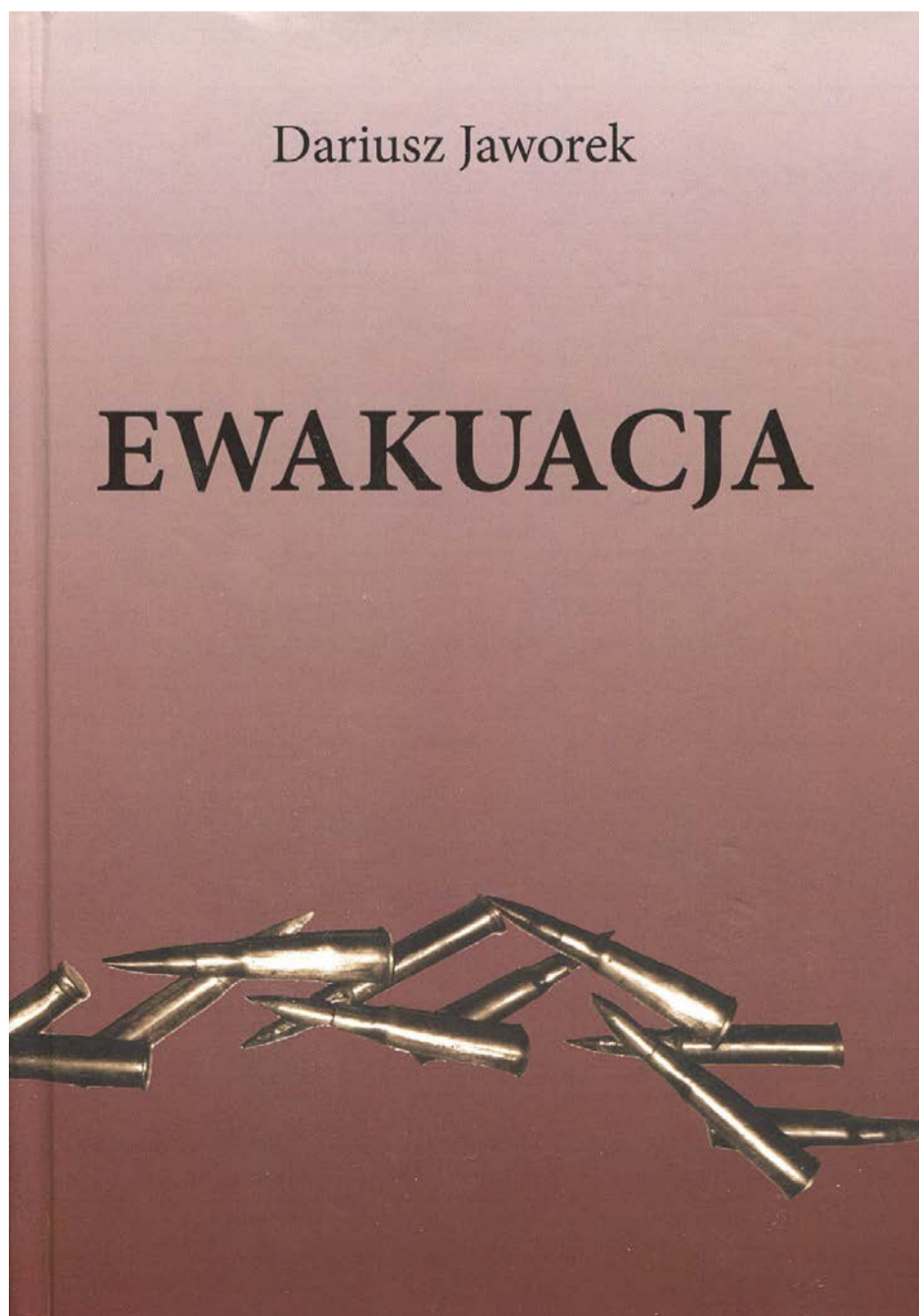
TOMASZ SZCZEBICKI

Usiadłem do pisania poniższej recenzji. Kątem oka spojrzałem na kalendarz – 19 marca 2021 roku. Co za zbieg okoliczności, równo 93 lat temu utworzono koncern Państwowe Zakłady Inżynierii. Tam w latach 30. produkowano motocykle Sokół, samochody Polski Fiat – ciężarowe i osobowe oraz różnego rodzaju pojazdy wojskowe. Dzisiejsza książka dotyczy właśnie tego koncernu.

We wrześniu 2019 roku ukazała się książka Dariusza Jaworka „Ewakuacja”. Jest to biograficzna opowieści o dziejach rodziny autora z okresu od lutego do października 1939 roku. Ojciec autor był wieloletnim pracownikiem PZInż. W 1939 roku zajmował stanowisko kierownika kontroli technicznej. W fabryce tej pracował również stryj autora i jego stryjeczny dziadek. Sam autor we wspomnianym okresie był niespełna rocznym niemowlakiem.

Spora część opowieści dzieje się na terenie Państwowych Zakładów Inżynierii, przy ul. Terepolskiej na warszawskim Grochowie. Można dowiedzieć się sporo o organizacji pracy, stosunkach (służbowych i koleżeńskich) panujących w tym przedsiębiorstwie, realiach produkcji, jak również o zabudowaniach fabrycznych i ich wyposażeniu. Dotychczas takie informacje można było tylko szczątkowo znaleźć w niewielu publikacjach.

Wiosną 1939 roku rozpoczęto w Państwowych Zakładach Inżynierii przygotowania do ewakuacji na wypadek wybuchu wojny z Niemcami. Owe przygotowania i późniejsza ewakuacja →→



(rozpoczęta już w pierwszych dniach września) jest tytułowym i chyba najciekawszym wątkiem tej książki. Najciekawszym, gdyż do dziś niewiele o niej wiedzieliśmy. Niektórzy ludzie biorący udział w tej ewakuacji – np. inż. Stanisław Panczakiewicz oraz kilkanaście innych osób z kadry technicznej i inżynierskiej – przeżyli wojnę, ale po jej zakończeniu przemilczali temat ewakuacji fabryki w 1939 roku. Kilka szczątkowych informacji o tym można było znaleźć we wspomnieniach prof. Aleksandra Rumlma, ale to były tylko strzępy informacji. W prezentowanej tu książce Dariusza Jaworka możemy prześledzić ewakuację Państwowych Zakładów Inżynierii dzień po dniu. Dosłownie – dzień po dniu.

Zaskakująca w tej książce jest rzetelność i szczegółowość informacji, nawet drobnych, niewiele znaczących. Szczerze mówiąc było to dla mnie miłym zaskoczeniem. Takiej dbałości faktograficznej nie spotkałem w żadnej innej książce o przedwojennym przemyśle motoryzacyjnym w Polsce. Wprawdzie to opowieść tylko o dziewięciu miesiącach 1939 roku, ale za to chyba najbardziej ważnych dla tej fabryki, a zarazem najmniej znanych z jej historii.

Skąd taka wiedza i dbałość o szczegóły, zwłaszcza, że autor nie jest historykiem ani technikiem lecz doktorem nauk weterynaryjnych, o to zapytałem u źródła.

dr Dariusz Jaworek:

- W Zakładach PZInż. oprócz stryjka Władysława Bergruna pracował także młodszy brat Stefana – Józek na stanowisku kalkulatora. I on razem ze swoją dziewczyną (późniejszą żoną) Zosią brali udział w ewakuacji Zakładów.

Dla młodych ludzi, jakimi byli moi rodzice, oraz dla Józka z Zosią a także dla innych młodych pracowników PZInż. wybuch wojny, zagrożenie życia oraz wyjazd na Kresy w nieznaną był wielkim stresem. Myślę, że z pewnością pozostało to na trwałe w ich pamięci.

Po wojnie w trakcie spotkań rodzinnych temat wyjazdu i niebezpieczeństwa w drodze często były poruszane i dyskutowane. Ciągle wracali pamięcią do tamtych dramatycznych dni. Jako chłopiec słuchałem tego niezliczoną ilość razy. Zosia, która z tego

towarzystwa była najmłodsza, dożyła sędziwego wieku i zmarła w 2015 roku, ale jeszcze w ostatnim roku zdążyłem nagrać na dyktafonie jej relacje. Przyznam, że pamięć do detali miała jeszcze świetną, praktycznie potrafiła zrelacjonować dzień po dniu cały wyjazd i trudną drogę powrotu. Po śmierci Ojca Stefana w 1978 roku, pozostało sporo pamiątek, notatek, kalendarzyków i zdjęć z tamtych lat. Przyznam że przeglądając je byłem zdumiony, jakim Ojciec był sumiennym i zorganizowanym człowiekiem.

Po rozmowie z dr Janem Tarczyńskim byłem zdecydowany na podstawie posiadanych materiałów zebrać te wszystkie okruchy i opisać w postaci książki, ku pamięci potomnych, na chwałę uczestników tych zdarzeń, a także jako opis mało znanych faktów w historii polskiej motoryzacji.

Wypowiedź przesłana 20.03.2021

Dlaczego nikt wcześniej nie opisał tych ważnych wydarzeń? Odpowiedź jest prosta – w 1939 roku pociąg ewakuujący PZInż. wpadł w ręce sowietów, a po wojnie było nieręcznie o tym pisać, gdyż na 45 lat dostaliśmy się pod „opiekuńcze skrzydła” Związku Radzieckiego.

Dla mnie lektura tej książki była w dwójnasób pasjonująca, gdyż urodziłem się i wychowałem na Grochowie, a w PZInż. w latach 1934 – 1938 pracował mój dziadek. Na przełomie lat 70. i 80., gdy już jako uczeń podstawówki poznawałem Grochów (przemierzając go z kolegami na piechtę lub rowem) sporo było tam jeszcze śladów przedwojennej historii.

Książka ukazała się pod patronatem Warszawskiej Izby Lekarsko-Weterynaryjnej. Nie jest ją łatwo kupić, ale warto się postarać. Wpisując jej tytuł i autora w Internecie znalazłem ją tylko w ofercie warszawskiej księgarni im. B. Prusa. Kosztuje 49,90 zł plus koszty wysyłki.

Dla osób interesujących się historią przemysłu motoryzacyjnego w naszym kraju będzie to kopalnia wiedzy o Państwowych Zakładach Inżynierii. Również inne wątki, niezwiązane z motoryzacją, dostarczą sporo wiedzy o realiach roku 1939.

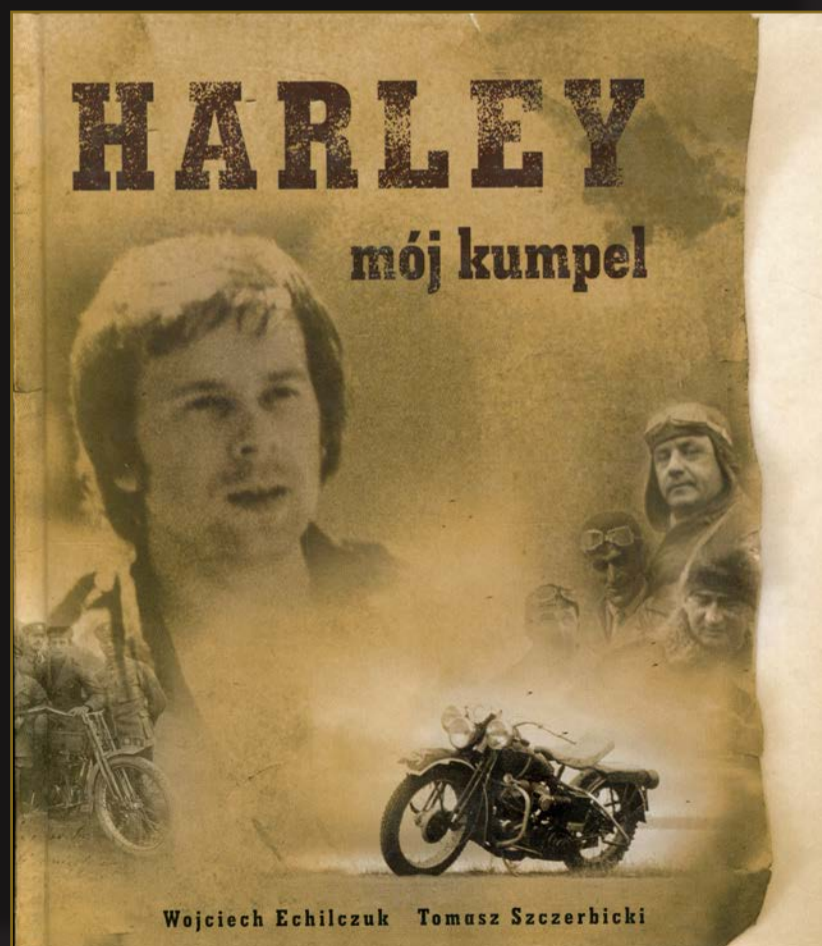
Dariusz Jaworek „Ewakuacja”, Warszawa 2019, wydanie I, stron 540, oprawa twarda. ■

reklama

espe
TOMASZ SZCZERBICKI

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

reklama



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

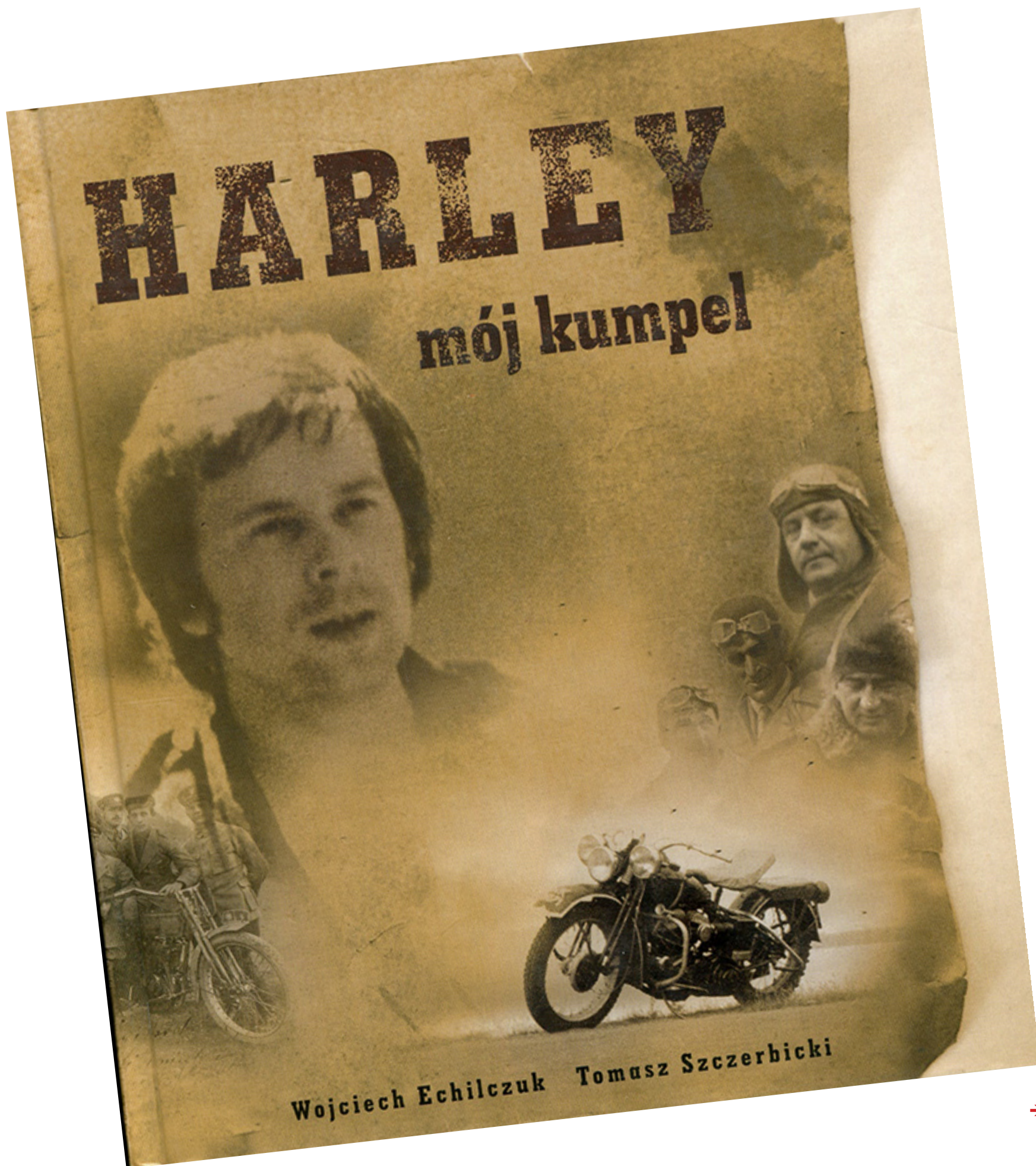
Będzie dostępne w sprzedaży
wysyłkowej w naszej redakcji.

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

Znasz lepszy pomysł na
motocyklowy prezent?

Powieść w odcinkach

Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel” (cz. 5)



Stoję twarz w twarz z uśmiechniętym harleyowcem – na imię ma Maciej – i on, oszczędny w słowach, opowiada swoją historię. Obok stoi jego Harley. Kupił „trupa” i go „odtrupił”. Zrobił piękną maszynę. A ja, Łukasz i Andrzej zrobiliśmy to samo tej samej, ubiegłej zimy. No i mało! Koledzy Maćka z Saskiej Kępy też zrobili to samo. Jak się później dowiedziałem, to samo zrobiło chyba dwudziestu zapaleńców z całej Warszawy. Z różnych dzielnic – Żoliborza, Woli, Pragi Północ itd., itd.

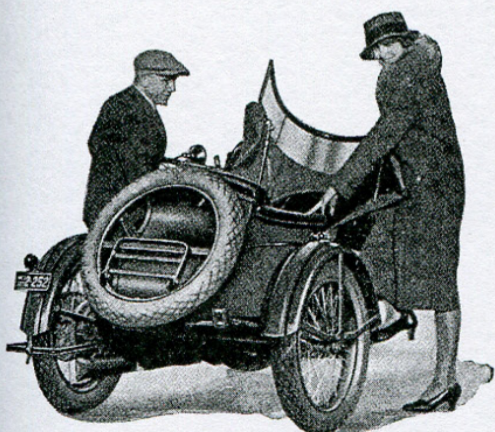
Wróciłem do domu kompletnie oszołomiony. Teraz jest szansa, że będzie nas więcej. Siedziałem w garażu przy Harleyu. Po prostu musiałem przy nim posiedzieć! I czułem, że ten skurwiel nie powiedział mi jeszcze ostatniego słowa.

Stał na bocznej ścieżce lekko pochylony, cholerny Harley-Davidson, w poświacie ledwo żarzącej się żarówki garażowej. Miękkim światłem odbijającym się od drzemiących chromów i czerwonego lakieru chciał mi coś obiecać. Wziąłem szmatkę i zacząłem go odkurzać. I natychmiast przestałem. No, dobra. Położyłem rękę na baku. To był taki harleyowski gest. Może głupi, może nie. Ale musiałem go dotknąć. No i los przygotował mi niezłą bombę. Bombę atomową.

Moja ciotka Ira (wiekowa, oj, wiekowa) miała na Chmielnej mały sklepik. Na stare lata zatęskniła za całą rodziną i zorganizowała u siebie przyjęcie imieninowe dla wszystkich, których kochała. Zaprosiła na swoje 4 metry kwadratowe starszych i młodszych.

Były ciastka od Bliklego, kawa z Pewexu, kwiaty i na stojąco spotkanie całej rodziny z przyległościami. Między innymi przyszła tam moja cioteczna siostra Martyna (A.S.P) ze swoim mężem Jackiem (A.S.P). Gadamy (jak to na imieninach każdej ciotki) o podróżach, plotkach i historyjkach rodzinnych. Jacek opowiada mi o swojej podróży motocyklem W.F.M do Paryża. Dostał paszport (O!) i pojechał przez Niemcy i Holandię (dobry numer!).

Opowiadał z dużym wyczuciem dramaturgii podróży i wciągnął mnie całkowicie w swoją narrację. Wiedziałem, że jest poetą (pisze wspaniałe wiersze) i pogrążyłem się w jego opowieści. Jechał, jechał, połykał kilometry, aż dojechał do Holandii. Tam, w nocy, motocykl WFM się zepsuł. Wysiadły mu szprychy w tylnym kole. Utknął na autostradzie zupełnie bezradny. Nagle otoczyły Jacka potężne motocykle, swoimi reflektorami oświetliły



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



HARLEY MÓJ KUMPEL

208



*Ślub harleyowski, Pan Młody,
na Harleyu, to Ryszard Adamczyk*

WFM-emkę, a ubrani w skóry motocykliści zainteresowali się nim, jego motocyklem i jego dziewczyną. Po chwilach urywanych rozmów sprowadzili samochód, załadowali WFM-emkę na pakę, zabrali Jacka i Martynę (która początkowo ze strachu ukryła się w pobliskich krzakach) do motelu przy autostradzie. Jacek i Martyna zmordowani przeżyciami tej nocy poszli grzecznie spać.

Rano budzą się i idą na śniadanie. Okazuje się, że wszystko jest zapłacone, motocykl zreperowany, tylko motocykliści zniknęli. Mnie w tym momencie opowieści coś tknęło.

– Słuchaj, Jacek – mówię – powiedz mi, jak wyglądały te motocykle? Wiesz, te duże co cię na autostradzie otoczyły?

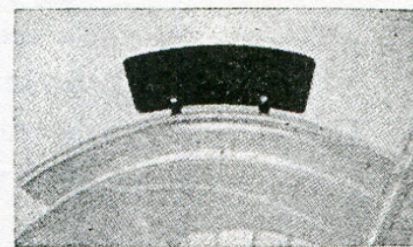
Jacek myśli, myśli i przypomina sobie powoli tę pełną przygód noc. I mówi tak:

– Wiesz, Wojtek, nie znam się na motocyklach. Ale pamiętam, że miały piękne silniki, takie przypominające kształtem literę „V”.

Napiliśmy się. Czuję, że robi mi się gorąco. Poczuję uderzenie energii. Przecież mój Harley ma podobny kształt silnika! Już nie odpuszczałem. Aż namówiłem Jacka, by w garażu obejrzał mój motocykl. Jacek zobaczył Harleya i powiedział: bardzo podobny!

Poprosiłem Jacka o adres motelu, w którym nocował. Odnalazł ten adres. Pewnego dnia zebrałem się na bezczelny ruch. Napisałem do motelu list. Krótki i treściwy. Zadałem pytanie właścicielowi motelu, czy nie mógłby przekazać mojego adresu motocyklistom, którzy, jak słyszałem, kręcą się koło jego motelu.

„Ja mam Harleya-Davidsona, mieszkam w Warszawie, w Polsce i chciałbym poznać kogoś, kto jeździ na takim motocyklu w Holandii”. Wysłałem ten list i o nim zapomniałem. Jeszcze nie wiedziałem, co zrobiłem, co mnie spotka. Po prostu – zapomniałem.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



Założyciele klubu:

Wojciech Echilczuk

Łukasz Paszuk

Andrzej Echilczuk

Roman Kuźmowicz

Maciek Ustaszewski

Bogdan Kurowski

Zimą 1969 roku mieliśmy pełne ręce roboty. Modernizacje Harleyów szły pełną parą. Na prywatnych spotkaniach w gronie nowych przyjaciół – harleyowców nie mogliśmy się nagadać. Każdy znał swoją maszynę na wylot. Entuzjazm parował nam z głów. Każdy miał doskonałe pomysły, w jaki sposób udoskonalić pojazd. Każdy opowiadał o swoich przygotowaniach minionego lata. Pomagaliśmy sobie jak prawdziwi przyjaciele. Każdy

* szkic studenta Akademii Sztuk Pięknych wykonany w 1970 roku

HARLEY MÓJ KUMPEL

miał swoje warsztatowe kontakty i swoje tajne źródła zdobywania części. Dzielił się swoimi częściami zamiennymi i swoimi doświadczeniami. Nie mówiliśmy już: jesteśmy grupą przyjaciół. Mówiliśmy: jesteśmy Klubem Harley-Davidson. Najlepszych przyjaciół na świecie. I tak powstał – Harley-Davidson Klub Warszawa.

Trzymaliśmy się razem. Co pewien czas pojawiał się nowy kolega. Skąd się wziął?

Ludzie warszawską pocztą pantoflową dowiadywali się o wszystkim, na przykład, co się dzieje na Grochowie i Saskiej Kępie. Przecież prawdziwych gazet nie było. I ci, co mieli Harleye, przyjeżdżali do nas.

Nasze przejazdy Harleyami już w 1968 roku zwracały uwagę wielu warszawiaków, którzy podziwiali nasze przepiękne, kolorowe i chromowane maszyny. Kilka miesięcy później było nas sześciu czy siedmiu. Potrafiliśmy organizować krótkie objazdy Warszawy, hucząc silnikami i uśmiechając się szeroko do pozdrawiających nas ludzi. Zbieraliśmy objawy poparcia i sympatii. Rostała w nas duma i satysfakcja z posiadania zrobionych własnymi rękami Harleyów. To było piękne i niezapomniane.

Okazją do uroczystych parad był na przykład ślub któregoś z nas. Obstawialiśmy limuzynę wiozącą szczęśliwą parę młodą. Serdeczne zachowania kierujących na skrzyżowaniach ruchem drogowym milicjantów dodawały nam ducha. Potrafili zatrzymać wszystkich, aby dać pierwszeństwo naszej ślubnej kolumnie!!!

Nasze młode serca chciały pokazać całej Warszawie, jacy jesteśmy wspaniali. Nasz pierwszy klub – siedmiu wspaniałych. Nasz pierwszy niezależny, nielegalny i wolny klub Harley-Davidson. Bez sponsorów i poprawności politycznej.

Było w nas to, co najważniejsze: **WOLNOŚĆ!**

Byliśmy wolnymi, młodymi Polakami. Kochaliśmy wolność. Kochaliśmy swoje młodzieńcze ideały. Mam wrażenie, że zupełnie nie zwracaliśmy uwagi na politykę i na otaczającą nas chorą rzeczywistość. Kwiaty wolności potrafią zakwitnąć nawet na skale. Nasze serca i nasze wyobrażenia, nasza młodość i siła, upór i mądrość urodziły nowych Kolumbów. Kolumbów gotowych poznawać cały świat, gotowych rozerwać kajdany socrealizmu. Co ciekawe, bez nienawiści i oportunistów. Po prostu kreowaliśmy świat, ponieważ wiedzieliśmy, że świat jest nasz. Polska jest nasza i będziemy ją tworzyli tak, jak sobie wymarzymy.

Na razie jedziemy na Harleyach. Oglądamy świat z sodeł naszych maszyn. Każdy z nas trzyma krzepko szeroką kierownicę Harleya. Jedziemy tam, dokąd nam się podoba. Zaczynamy sterować swoim losem. Klub jest forum dyskusyjnym. Nikt nie może nam niczego kazać. W klubie można mówić wszystko. Nikt nie zasznuje nam ust! Niczego się nie boimy, a serdeczny



śmiej jest paliwem dla naszej odwagi. Młode serca kochanych romantyków. Z drugiej strony twardzieli i silnych charakterów.

To była siła paczki przyjaciół z Harley-Davidson Klubu Warszawa. Rok założenia: 1968. Wtedy było nas tylko trzech. Półtora roku później było nas ponad dwudziestu!

NIE JESTEŚMY SAMI...

Początek roku 1970. Zima. Oczekiwanie na wiosnę. Wykonuję prace piwniczne przy Harleyu. Codziennie realizowałem swoje życiowe obowiązki.

Jak miałem „dotek” – to zatapiałem się we wspomnie-

niach sezonu motocyklowego, aby uśmiechnąć się do wspomnień i marzyć o przyszłych podróżach. I zaraz wszystko układało się lepiej. Rozpierała mnie radość życia i oczekiwanie na coś nowego. Tego, co miała mi przynieść najbliższa przyszłość nie przewidziałem.

Pewnego dnia wróciłem z Polibudy. Wpadłem na klatkę schodową i rozpędzony zacząłem pokonywać skokami pierwsze schody. Obok schodów, na ścianie, wisiła skrzynka pocztowa lokatorów naszego domu. Obok skrzynki ktoś kiedyś napisał ołówkiem kopiowym: „Gomułka to huj”. Zawsze, będąc już w locie, zerkąłem na skrzynkę, aby zobaczyć czy jest w niej jakiś list dla mojej rodziny. Najczęściej były to upomnienia dla rodziców o niezapłacone rachunki. Nic przyjemnego! Zabierałem je po drodze do mieszkania i dostawiałem „zartobliwą” burę: Musiałeś to brać?! Trzeba było to gównu wyrzucić do śmietnika! Czort bierz te rachunki, nie dość, że drożyzna, to nie dają człowiekowi porządnie zarobić!

„ONI” nie dają zarobić. ONI. Właściciele wszystkiego i wszystkich obywateli. Polski Ludowej. Znałem tę muzykę na pamięć. Nieustający konflikt między właścicielami folwarku „Polska Ludowa” i szarą masą mrówek, które wypełniały obszar folwarku.

Wykonywałem lot w powietrzu, starając się po drodze zrobić kilka zaprogramowanych ruchów: kątem oka zobaczyć skrzynkę

DRUKWERK - IMPRIMÉ - PRINTED MATTER



Harley-Davidson Club Nederland

Sekretariaat: Gezichtslaan 6
Bilthoven - 2660 (Holland)

pocztową, potem ręką powinienem złapać poręcz schodów i podciągnąć się, by w rezultacie wylądować na jak najwyższym schodku pierwszego biegu. Zobaczyłem, że w skrzynce pocztowej jest list. Całe moje salto – mortale straciło rytm i gruchnąłem o schody siłą rozpędu. Torba na skrypty politechniczne otworzyła się i papiery rozsypały się dookoła.

Otworzyłem skrzynkę pocztową. Paznokciami. Ze skrzynki wypadł list. Na kopercie był napis na pomarańczowym tle: HARLEY-DAVIDSON CLUB NEDERLAND. Zawirowało mi w głowie. Usiadłem na schodach (brudnej od zawsze klatki schodowej socjalistycznego bloku mieszkalnego) i nie wiedziałem, co mam ze sobą zrobić. O Boże. Przecież napisałem kilka miesięcy temu do jakiegoś motelu w Holandii. Napisałem i zapomniałem. Czyżby to było to...? Czy ktoś do mnie napisał?...

Czytałem: HARLEY-DAVIDSON CLUB NEDERLAND. Drżałem. Wstałem. Pozbierałem się. Poszedłem do domu. W domu nikogo. Usiadłem w moim studenckim pokoju. W moim kąciu. Położyłem list na stole pełnym części od Harleya, rysunków technicznych i moich szpargałów. Nie byłem w stanie otworzyć tego cholernego listu. Poszedłem do piwnicy, gdzie na zimowy sen wylądował mój Harley-Davidson. Usiadłem obok niego. Na stołeczku, który kupiłem na bazarze i miał nalepkę: „stołeczek do obierania kartofli”.

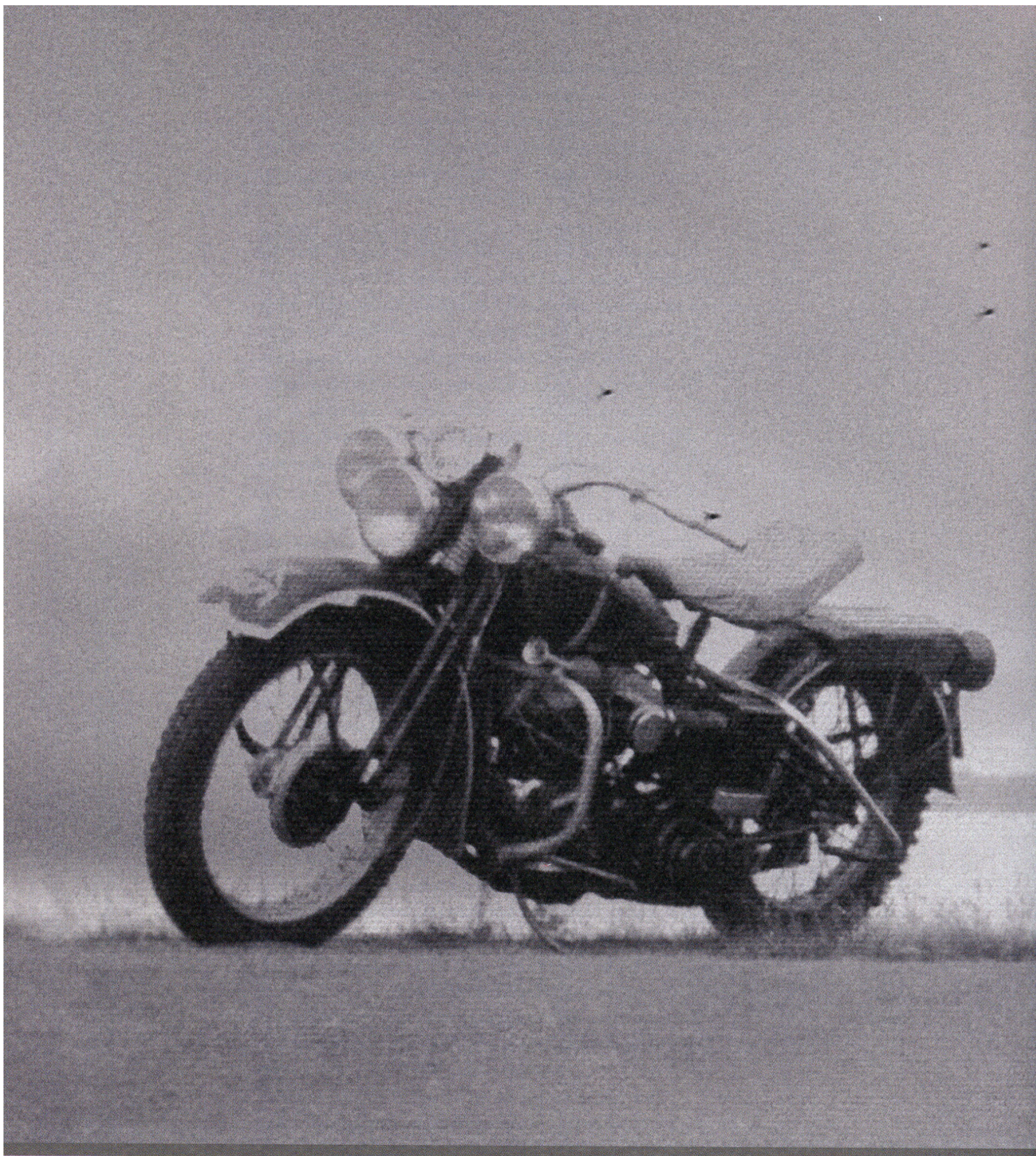
Otworzyłem kopertę. Wyjąłem elegancki papier firmowy. Czytając po angielsku dukałem jak analfabeta: „ – Wojtek! Jeżeli to prawda, jeżeli żyjesz w Polsce i masz Harley-Davidsona, to nie jesteś sam. Jestem prezydentem klubu Harley-Davidson Club Nederland. W lipcu będzie międzynarodowy zjazd harleyowców w Czechosłowacji. Takich klubów jak mój jest na świecie ponad 150. Przyjedź na nasz Zjazd.

Pozdrowienia: Jan Swartjes.
President of HDCN.”

HARLEY-DAVIDSON CLUB POLAND,
c/o Wojciech Echilczuk (Prez.)
ul. Dukietowa 19 m
02-650 WARSZAWA, POLSKA.

s.s.t.t.

*Koperta pierwszego,
pamiątkowego listu.*



HARLEY MÓJ KUMPEL

214

Spojrzałem na moją maszynę. Maszynę? Na Harleya-Davidsona. Właśnie otworzył moją furtkę do przyszłości. I dał mi zaklęty paszport. Właśnie teraz mój Harley rozwalil Żelazną Kurtynę, Mur Berliński i Zimną Wojnę. Właśnie powiedział mi wszystko. Otworzył drzwi do wolności. Stał mój Harley-Davidson i milczał. Siedziałem obok niego. Wiedziałem, że pojedziemy do Czechosłowacji. On też to wiedział. Stał spokojny na bocznej łapie. Jakby drzemał. Czy wyobrażacie sobie, że do niego mówiłem? Już nie pamiętam co. Czy wyobrażacie sobie, że go mam do dzisiejszego dnia? Mam! Mojego Harleya-Davidsona. Ludzie! Czy wyobrażacie sobie, że go kocham?!...
KOCHAM...

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

215

*Pierwszy nasz wyjazd zagraniczny
Czechosłowacja, zjazd harleyowski
w Decinie. Rok 1970. Na motocyklu,
pierwszy z lewej, Jan Swartjes
Prezydent holenderskiego
klubu H-D.*



HARLEY MÓJ KUMPEL

216

CZECHOSŁOWACJA I OBROTOWE DROGOWSKAZY

Opowiedziałem o liście z Holandii wszystkim harleyowcom, których znałem. Czesi potwierdzili zaproszenie na Międzynarodowy Zjazd Harley-Davidson do Decina. W międzyczasie zostałem prezydentem klubu przez „uśmiech losu”. Zostałem prezydentem klubu „tak po drodze”. Nie było wyborów. Po prostu – moi przyjaciele słuchali moich kolorowych opowieści. I darzyli mnie ogromną sympatią i zaufaniem. Wiedzieli, że klub jest, ale brakuje nam miejsca na spotkania. Było nas coraz więcej i prywatne mieszkania czy garaże nie były w stanie nas pomieścić. Byłoby cudownie znaleźć jakieś miejsce, gdzie wszyscy – oby ich było jak najwięcej – mogli od czasu do czasu spotkać się i pogadać. Byłem gotów poświęcić swój czas i coś zorganizować. I tak mianowali mnie szefem klubu.

Na razie przechowywałem listy, które otrzymałem z klubów harleyowych w Holandii i w Czechach. Najważniejsze było zaproszenie do wzięcia udziału w spotkaniu harleyowców w Czechosłowacji. Wiadomość była dużego kalibru. Nie każdy mógł jechać do Czechosłowacji. Nie każdy Harley mógł o własnych siłach dojechać na zjazd do Decina i jeszcze (bez remontów) wrócić. Zdecydowało się czterech jeźdźców: ja, Łukasz, Roman i Bogdan. Po załatwieniu koszmarnych formalności związanych z otrzymaniem „wkładki paszportowej”, upoważniającej nas do przekroczenia granicy z „bratnim”, socjalistycznym krajem, nadszedł dzień wyjazdu.

W pierwszej grupie jechałem ja z siostrą Łukasza, Teresą i Łukasz z Ewą. Osobno dwoma Harleyami pojechali Roman z Bogdanem. Roman zabrał Joannę, Bogdan jechał solo. Pamiętam wspaniałą podróż przez Polskę do granicy. Jechaliśmy do przejścia granicznego w miejscowości Jakuszyce. Po drodze chwilami lał deszcz i na zmianę prażyło słońce. Dojechaliśmy przez Polskę do pierwszego celu. W Jakuszycach granica. Wybaczcie mi, propagandziści obozu socjalistycznego, ale to nie była „granica przyjaźni”. To było pilnowane przez wojsko przejście „obozowe” z atmosferą, jakby za pięć minut miała wybuchnąć wojna światowa. Arogancja celników i straży granicznej i ich akcentowana wyższość zmuszała przekraczających granicę do pełnej pokory. Dopiero później zrozumiałem, co to za „cyrk”.

A dla nas to było „małe piwo”. Ot, po prostu, gorzka piguła lekcji pod tytułem: zapamiętaj, kto tu rządzi! A my cichutko! Słowa nie powiedzieliśmy, że jedziemy na Zjazd Harley-Davidson.

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

*i***Motocykl**

