

# iMotocykl

Numer 18, sierpień 2021

Swoimi

**DROGAMI**

pismo zwyczajnych motocyklistów





## W WYDANIU

- Aktualności - 3
- Skuter do miasta i niedalekiej turystyki - 7
- Terapeutyczna rola motocykla - 15
- Moja żona, „James Bond 007” i motocykle - 19
- 70. rocznica powstania W. F. M. - 23
- Jawa story - 27
- Galeria - Motocykle WSK... 31
- Rajdowy lipiec - 34
- Felieton Erwina Gorczycy - 39
- Cel – wojenny U-boat i coś przy okazji - 41
- W dorzeczu Narwi, Bugu i Liwca - 47
- "Długa wycieczka" cz. 9 - 53
- Recenzja - "Moje dwa i cztery kółka" - 70
- "Harley, mój kumpel" cz. 9 - 73

**iMotocykl/Swoimi Drogami**  
miesięcznik

### Wydawca

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

### Redaktor Naczelny

Tomasz Szczerbicki  
imotocykl@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za  
treść reklam  
Teksty i fotografie są chronione prawami  
autorskimi  
Zdjęcie na okładce: **Mirosław Rutkowski**

## OD REDAKCJI



amy półmetek sezonu.

Aura jest

w tym roku przychylna

motocyklistom. Wprawdzie

słońce grzeje okrutnie, ale przy szybkiej

jeździe motocyklem odnajduje się

miłe, chłodne powiewy. A wieczorem,

w wolnej chwili polecamy lekturę

najnowszego – sierpniowego – numeru magazynu „iMotocykl”

(Swoimi Drogami).

A w nim sporo różnorodnych tematów. Opisaliśmy wrażenia z jazdy trzykołowym skuterem Piaggio mp3 z silnikiem 400 cm<sup>3</sup>. Poruszyliśmy temat przez wiele mediów traktowany jako tabu, czyli o terapeutycznej roli motocykla. Nikt o tym nie mówi, a jak się okazuje dla sporej rzeszy ludzi jest to ważna sprawa, ratując zdrowie i w pewnym sensie życie. Jest artykuł o motocyklach BMW z Jamesem Bondem w tle. Hubert Pawłowski opowiada dalszą historię swojej Jawy 350. Erwin Gorczyca w felietonie dostrzega ciekawe zjawisko rynkowe. Przedstawiamy prace plastyczne Igora Szablewskiego, które w lipcu były eksponowane na wystawie w Otwocku koło Warszawy. Katarzyna Szymala odwiedziła dwa zloty motocyklowe i opisała swoje wrażenia z perspektywy kobiety – motocyklistki. Marek Harasimiuk ruszył w trasę na wschód od Warszawy w malownicze dorzecze Narwi, Bugu i Liwca.

Przypominamy też o ważnej rocznicy – 70-leciu powstania Warszawskiej Fabryki Motocykli. To powojenna kolebka naszego przemysłu motocyklowego. W „Galerii” możecie zobaczyć kilka fotografii wojskowych motocykli WSK. Do tego „powieści w odcinkach” i recenzja książki.

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

Tomasz Szczerbicki

Więcej o mnie na: [www.tomasz-szczerbicki.pl](http://www.tomasz-szczerbicki.pl)



## Aktualności

# Motocyklista z duszą artysty czy artysta z duszą motocyklisty?

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: LECH WANGIN, IGOR SZABLEWSKI

Przez cały lipiec można było oglądać prace Igora Szablewskiego, prezentowane na wystawie „Igor Szablewski, szkice realistyczne”, która odbywała się w Pałacu Bielińskich w Otwocku Wielkim (ul. Zamkowa 49). Jeżeli nie udało ci się odwiedzić tej wystawy, u nas prezentujemy kilka prac tam wystawianych.

Igor Szablewski jest osobą dobrze znaną w warszawskim świecie motocyklowym. To zapalony motocyklista, ale również wybitny artysta. Większość z Was kojarzy go zapewne z pracy tatuażysty, czym zajmuje się od ponad 30 lat. Igor tworzy też perfekcyjne prace graficzne i miniaturowe dioramy. Na wystawie w Otwocku można było oglądać jego prace graficzne.

Zapytałem Igora ile czasu tworzy takie obrazy: (...) narysowanie jednego obrazu zajmuje mi ok. 100 godzin. Praca wygląda tak, że czasami mam już gotowe prawie 30% dzieła, ale coś mi nie wyjdzie i muszę zaczynać od nowa. Robię to cierpliwie, bo zawsze dążę aby na końcu dzieło było perfekcyjne (...).

Trudno określić jeden punkt, w którym rozpoczął swoją karierę artystyczną, jak sam mówi: (...) motocykle rysowałem już w szkole podstawowej, w zeszycie. Ołówkiem, długopisem, flamastrem, co miałem pod ręką. Cały czas posiadam te pierwsze szkice (...).

Warto wspomnieć, że Igor tworzy również miniaturowe dioramy. W tym przypadku jest ogromnym szczegółarzem, nawet elementy o wielkości dziesiątej części milimetra (np. oczy kota siedzącego w rogu pokoju) muszą być realistyczne i świecić w ciemności.

Swoją motocyklową przygodę rozpoczął jak większość osób z jego pokolenia – od weteranów przez Iwany (sowieckie boksery) do Japończyków. Dziś jeździ Hondą Fireblade. Zawodowo zajmuje się wykonywaniem artystycznych tatuaży. →→



Igor Szablewski przy plakacie zapraszającym na wernisaż jego wystawy.

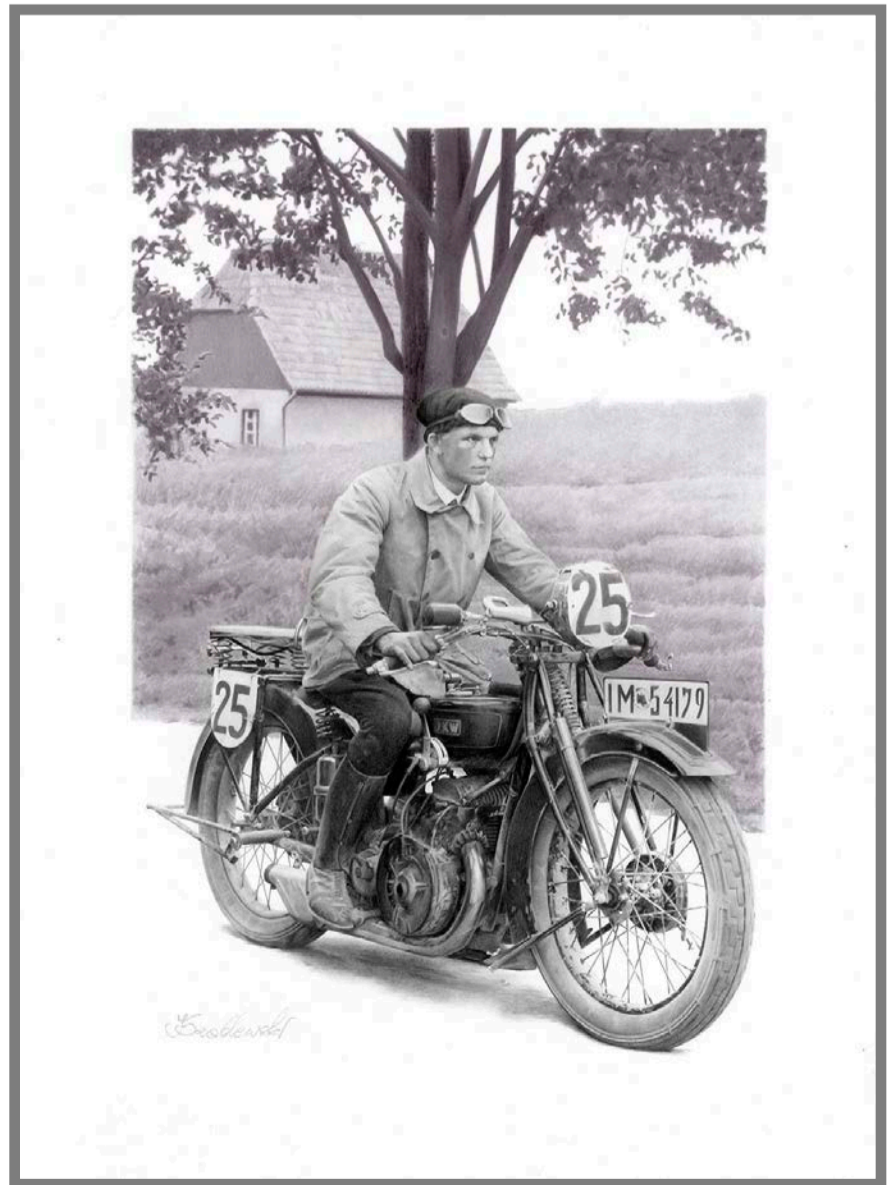
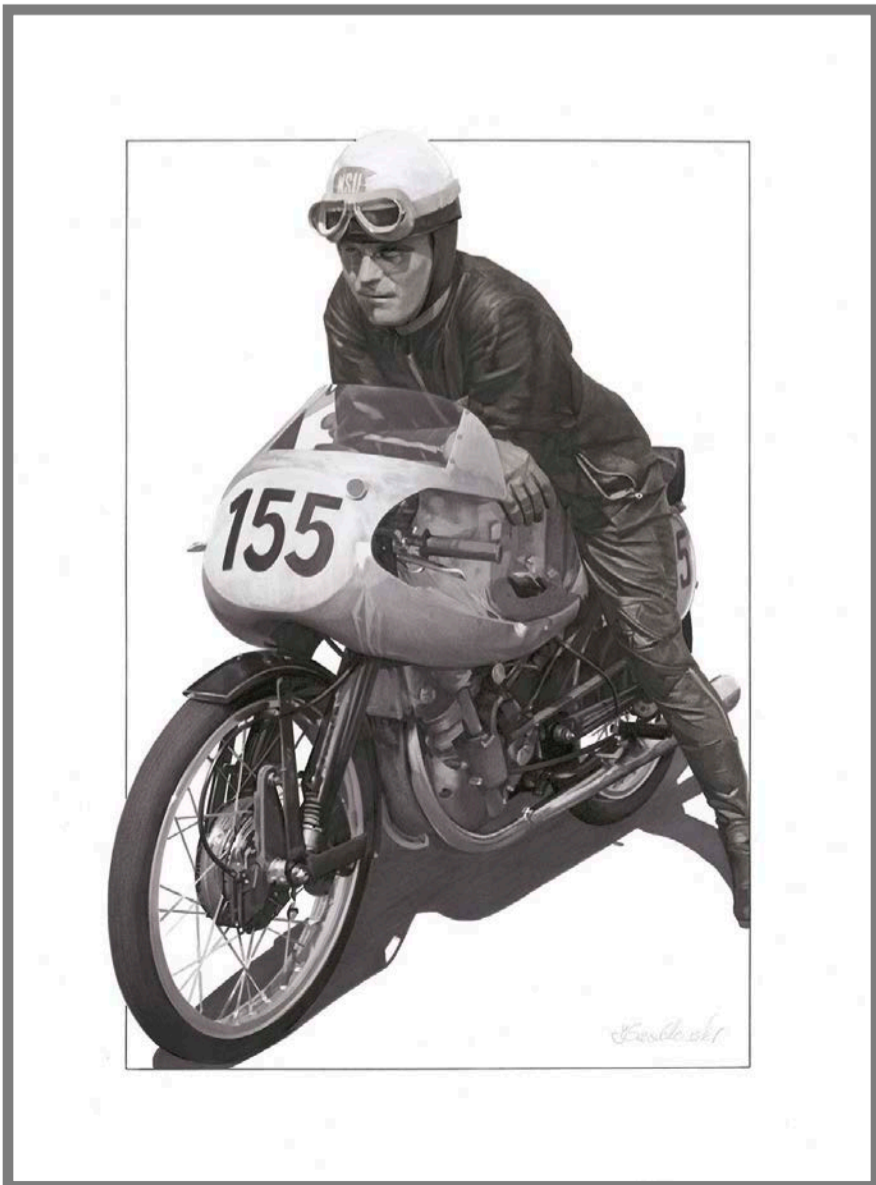
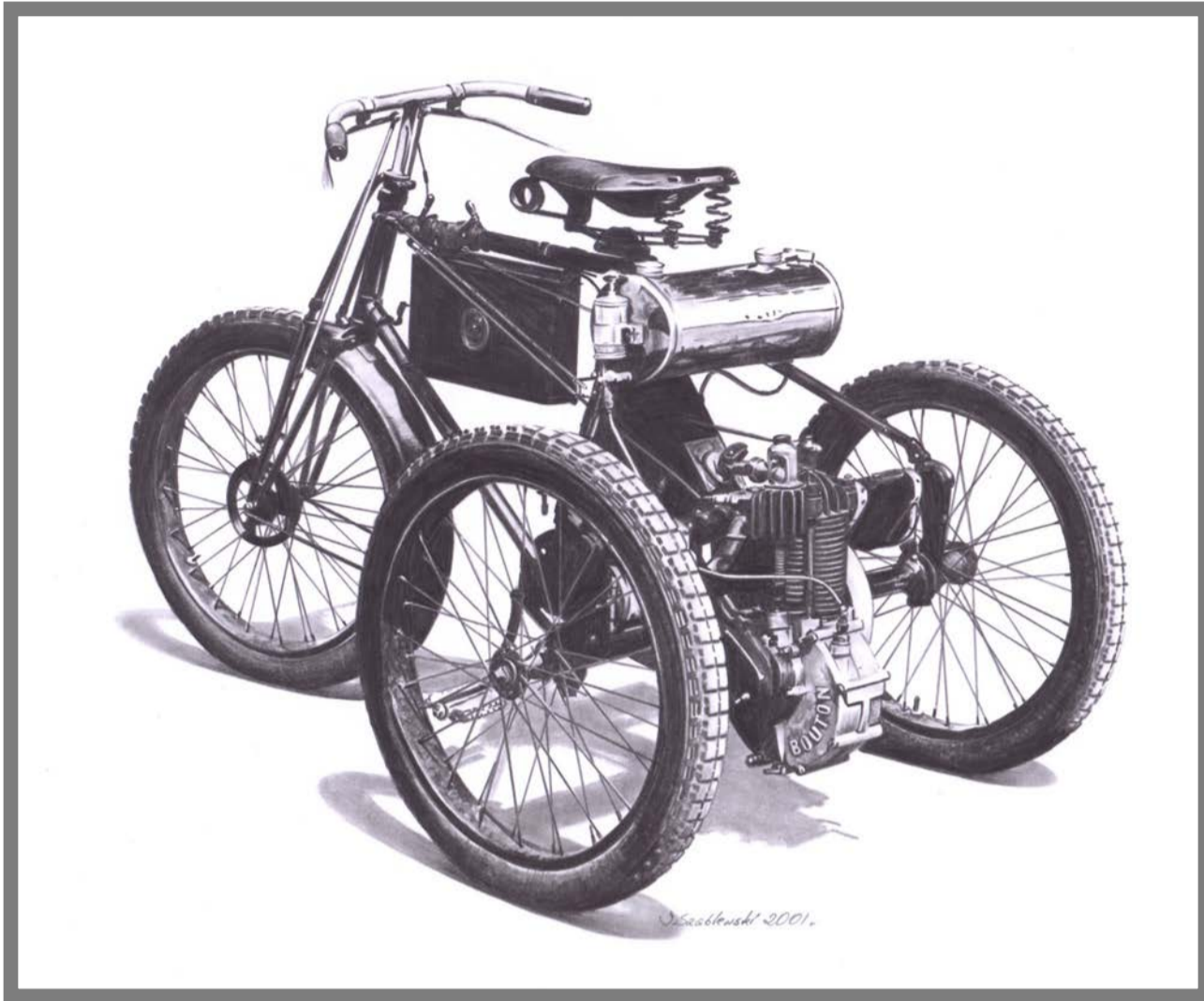


*Na wernisażu.*

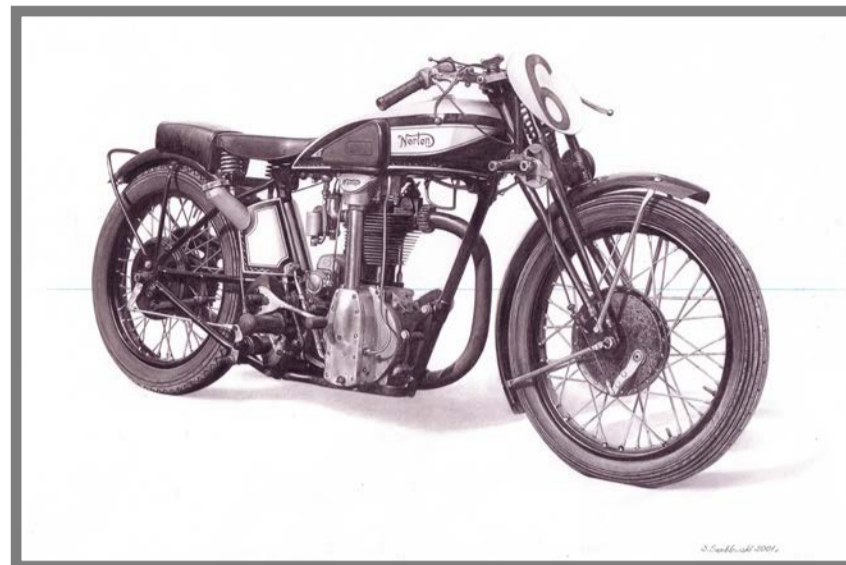
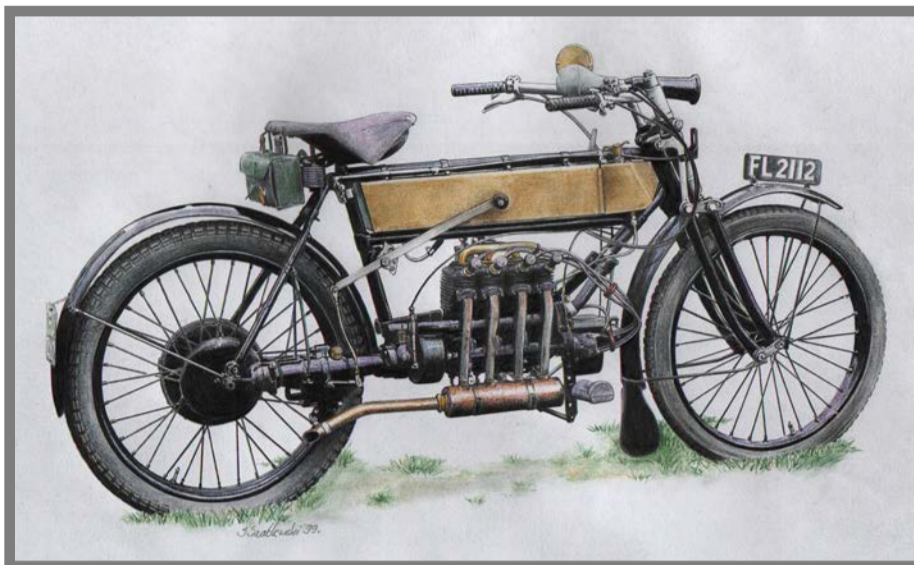
*Dzieła Igora Szablewskiego o tematyce motocyklowej.*



*Dzieła Igora Szablewskiego o tematyce motocyklowej.*



*Dzieła Igora Szablewskiego o tematyce motocyklowej.*



*Między innymi takie rzeczy tworzy jako tatuażysta.*



# Skuter do miasta i niedalekiej turystyki

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI, KRZYSZTOF SALACH

Każdy pojazd jest projektowany do jakiegoś celu. Crossówka do jazdy w terenie, ścigacz na autostrady lub tory wyścigowe, turystyk do dalekich wojaży, a skuter – od zawsze – był pojazdem miejskim.

W takim kontekście trzeba oceniać jego zalety lub wady.



Piaggio mp3 (400 cm<sup>3</sup>)

**Z**anim przejdę do wrażeń z kilkudniowej jazdy skuterem Piaggio mp3 z silnikiem 400 cm<sup>3</sup> muszę powiedzieć, że było to moje pierwsze zetknięcie z dużym trzykołowym skuterem. Motocyklami jeżdżę ponad 30 lat. Często zmieniałem marki,

modele i typy, bo byłem żądny nowych wrażeń. Zawsze poszukiwałem nowych doznań i umiejętności.

Ponieważ był to mój pierwszy duży skuter - w dodatku 3-kołowy - podszedłem do niego z dużym



użytego przed chwilą słowa „pojazd”. Piaggio mp3 jest homologowany jako pojazd 3-kołowy. Aby nim jeździć potrzebne jest prawo jazdy kat. B, czyli samochodowe. Czy jest to wadą czy zaletą – trudno powiedzieć, ktoś kto lata temu zrobił prawo jazdy tylko na samochody osobowe uzna to za wielki plus, bo

respektem. Oswajałem się z nim powoli. Piaggio mp3 jest jednak przyjazny kierowcy i już po 20 km czułem się na nim pewnie.

Czas, na który udostępniono nam ten pojazd, podzieliłem na dwie części. Pierwsza to kilka dni jazdy po mieście. Drugi to niezbyt daleka wyprawa turystyczna. Pojechałem nim do Drohiczyna, odległego od Warszawy o 130 km. Wybierałem jednak drogi drugiej lub trzeciej kategorii na styku Mazowsza i Podlasia. Skuter powinien być testowany głównie w mieście, to jego naturalne środowisko, ale silnik 400 cm<sup>3</sup> i rozsądna moc 34 KM zachęcały do spróbowania go w trasie. O wrażeniach za chwilę.

Zacznę od rzeczy najbardziej intrygującej – dwóch synchronizowanych kół z przodu. Zanim wsiadłem na ten pojazd zastanawiałem jak to się sprawdza. Wcześniej jednak krótkie wyjaśnienie na temat



nie musi kłopotać się (a zachodu z tym sporo) z koniecznością zdobycia prawa jazdy kategorii A. Innego zdania będzie... no właśnie, nie za bardzo wiem kto, ale na pewno jakiś krytykant się znajdzie i przytoczy racjonalne powody. Dla mnie było to obojętne, od lat mam prawo jazdy kategorii A i B.

Taka homologacja wymusiła kilka drobnych zmian konstrukcyjnych, np. hamulec postojowy. W czasie kilkudniowej eksploatacji okazało się, że były one przydatne.





Wróćmy jednak do dwóch synchronizowanych kół z przodu, posiadających system blokujący, działający tylko na postoju. Podczas jazdy w mieście zapewniały one bardzo dobrą stabilność tego skutera, zwłaszcza przy wolnej jeździe. Do tego blokada, jeżeli wytrenuje się jej używanie można bezproblemowo i bez wysiłkowo przejechać cały dzień bez zdejmowania nóg z podnóżków. Owe dwa koła dają również to, że nie odczuwa się ciężaru (ok. 240 kg) tego pojazdu. Nie należy jednak tego przeceniać, bo po zwolnieniu blokady na postoju skuter może się przechy-



lić na jedna lub drugą stronę i wywrócić. Aby tego uniknąć pomocny jest system automatycznego wyłączenia blokady przy prędkości 5 km/h. Stojąc przed światłami blokujemy koła, a gdy zapali się zielone ruszamy na zablokowanych, gdy pojazd osiągnie prędkość 5 km/h blokada automatycznie się wyłącza. Działa to dobrze i jest bardzo wygodne. Przycisk blokujący i odblokowujący koła znajduje się po prawej stronie, przy manetce gazu. Sterowanie nim po pewnym czasie staje się odruchowe.

Wspomniany system blokowania kół, przez co skuter stoi stabilnie, jest przydatny chociażby ze względu na to, że pojazd jest wysoki. Mając 178 cm wzrostu, siedząc na nim, przy spuszczeniu obu nóg ziemię dotykałem palcami.

Jeżeli jesteśmy przy kołach to kolejne sprawy – hamulce i zawieszania. Hamulce (trzy tarcze, jedna z tyłu i dwie z przodu) są rewelacyjne. Skuteczne i pewne. W czasie jazdy operuje się nimi przy pomocy dwóch dźwigni na kierownicy i pedału na podnóżku, po prawej stronie. Jedyny minus to niezbyt wygodnie umieszczony pedał hamulca nożnego. Korzystając z niego odruchowo wypada, →→



że trzeba go naciskać palcami nogi, a to nie jest pewne. W czasie jazdy używałem głównie dźwigni na kierownicy. Hamulca nożnego użyłem tylko kilka razy, aby sprawdzić jego skuteczność. Był skuteczny, ale niewygodny.

Hamulec ręczny (wymóg homologacyjnych dla tej klasy pojazdów) przydaje się, gdy pozostawiamy skuter na parkingu tylko na zablokowanych kołach. Jest to bardzo wygodne. Piaggio posiada wpraw-

dzie centralną podstawkę, ale używałem jej tylko przy dłuższych postojach (np. w nocy). Wciągu dnia blokada kół i hamulec ręczny były wygodniejsze.

Zawieszenie. Tu mam dylemat. Po pierwszych dniach jazdy w mieście (niezbyt szybkiej, w trakcie codziennego ruchu, po ulicach z dziurami, studzienkami, koleinami) zawieszenia okazały się twarde. Wydało mi się to dziwne, bo skuter powinien się trochę „bujać”. Jeżeli nawet je →



nieco w myślach skrytykowałem to „odszczękałem” to wszystko gdy wyjechałem za miasto. Tam droga była kręta a prędkości większe. Sztywności zawieszenia okazała się ogromną zaletą w szybkiej jeździe po zakrętach. Skuter prowadził się pewnie i bez niespodzianek.

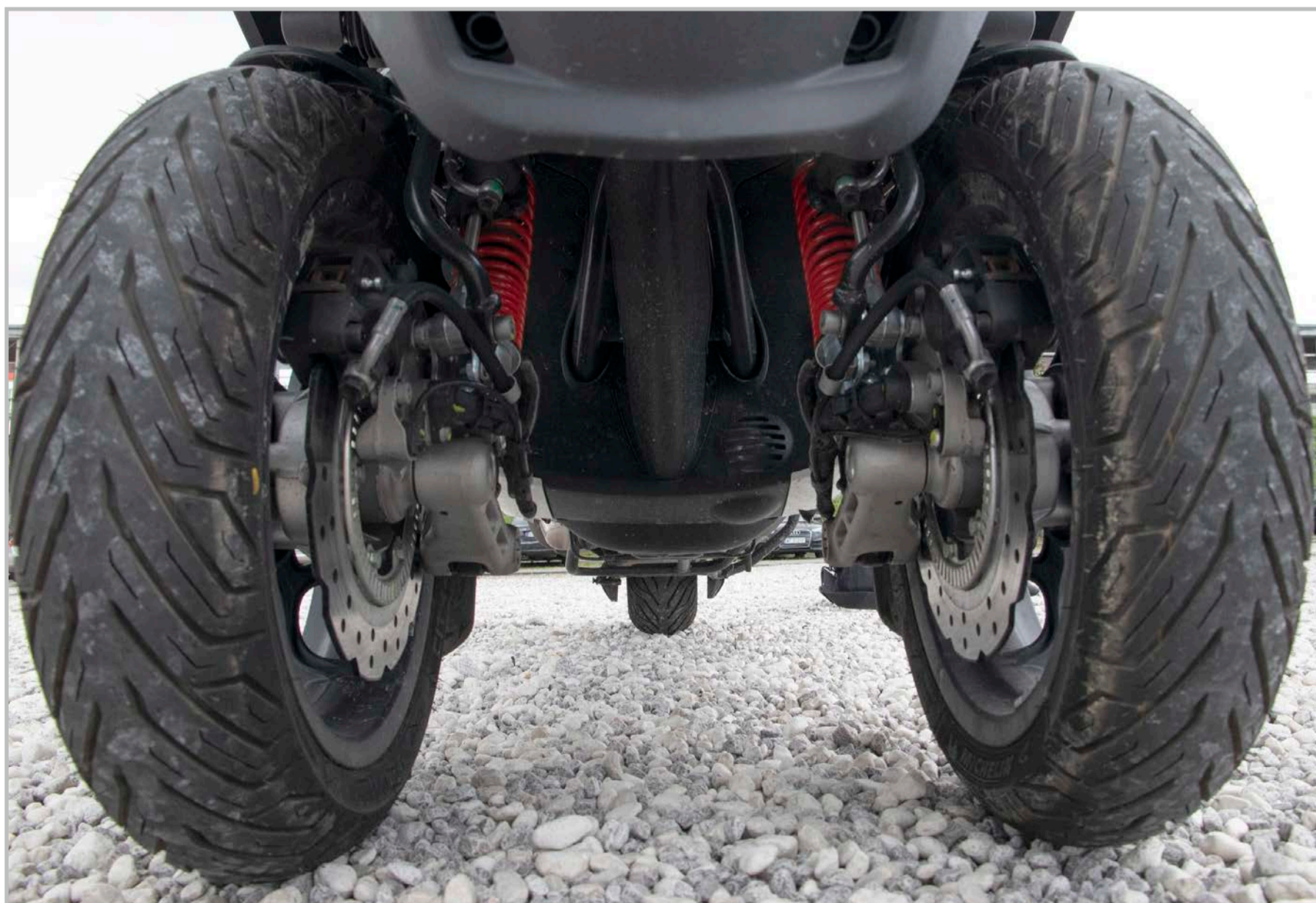
Ten fragment testu, takiego trzykołowego pojazdu, interesował mnie najbardziej. Lubię jazdę krętymi drogami. Zawsze, gdy jechałem na Mazury cieszyłem się ogromnie na tamtejsze zakręty. Dawało to frajdę z motocyklowej jazdy. Jak w takich warunkach sprawdził się Piaggio mp3? Bardzo dobrze! Synchronizacja kół była idealna, jeżdżąc po łukach czułem się tak jak na dobrze dopasowanym motocyklu. Myślę, że do takiego prowadzenia w łukach dokładał się również stosunkowo nieduży rozstaw osi, jak na skuter tej klasy.

Jeżeli już mowa o trasie to kilka słów o prędkości i spalaniu. Podczas jazdy Piaggio mp3 utrzymuje

się pozycję wyprostowaną. W mieście jest to bardzo wygodne, na trasie po pewnym czasie trochę doskwiera. Komfortowa „turystyczna” prędkość dla tego pojazdu to 90 – 120 km/h. Pojedzie więcej, ale nie jest to już przyjemne. Być może byłoby lepiej, gdyby przedni szyba była inna. Ta, która jest w standardzie, niezbyt chroni przed wiatrem. Na odcinku autostrady udało mi się osiągnąć tym skuterem prędkość maksymalną 145 km/h (przy ok. 7500 obr./min.). Parametry przyzwoite. Pamiętajmy, że jest to pojazd miejski z silnikiem 400 cm<sup>3</sup>.

Spalanie w trasie, przy prędkości 100 – 110 km/h, wahało się w granicach 3,5 – 4 l na 100 km. Myślę, że to dobry wynik. W mieście palił więcej.

Wskaźniki i przyrządy sterujące. Tu Piaggio mp3 był poszukiwaczem złotego środka, czyli tego co zadowoli motocyklowego konserwatystę i młodego miłośnika elektroniki. U góry i u dołu panelu znajdowały się klasyczne listwy z kontrolkami – olej, →→





rezerwa paliwa, hamulec ręczny, światła, blokada kół i kilka innych. Po bokach dwa zegary (prędkościomierz i obrotomierz), a po środku wyświetlacz elektroniczny. Prędkościomierz wyskalowany był w kilometrach, poniżej znajdowała się też mniejsza skala w milach. Oba zegary były bardzo czytelne w czasie jazdy. W zegarach znalazły się też wskaźnik ilości paliwa i tempe-



ratury cieczy chłodzącej. Wyświetlacz po środku oferował wiele funkcji, ale szczerze mówić nie zagłębiałem się w to. Jedynymi informacjami, jakie obserwowałem na wyświetlaczu to: godzina, poziom spalania w czasie jazdy i przebieg.

Na pochwałę zasługują również przyrządy sterownicze, zwłaszcza →→



*Piaggio mp3 na tle zamku w Liwie. Dziękujemy dyrekcji zamku za zgodę na wykonanie zdjęć w miejscu, gdzie zwykle pojazdy nie są wpuszczane.*



*W tle bitwa pod Grunwaldem.*



**Jeden z wielu bunkrów, jakie znajdują się w okolicach Drohiczyzna. W tle sielskie pola Podlasia i nasze pojazdy. Aby ten test był jak najbardziej rzeczowy, dla porównania w trasę wybraliśmy się z innym skuterem klasy 400.**

te używane najczęściej – czyli kierunkowskazy i blokada przednich kół. Używało się ich wygodnie i bezproblemowo. Układ przyrządów na kierownicy był wręcz klasyczny. Poczytywałbym to za zaletę. Żeby nie było za słodko kilka słów o lusterkach. Stylistycznie były bardzo ładne, praktycznie były słabe. To jednak łatwy i tani element do wymiany.

Estetyka wykonania bardzo wysoka, zarówno części metalowych silnika, które były widoczne u dołu pojazdu, jak również plastików karoserii. Nie ma się tu do czego przyczepić. Schowki – to już subiektywna ocena każdego użytkownika – pod siedzeniem był spory bagażnik mieszczący kask i trochę innych rzeczy. Z przodu, nad zegarami, był schowek przystosowany do smartfonów, w którym zamontowano gniazdo usb.

Obsługa. Na dobrą sprawę cała obsługa tego pojazdu to śledzenie wskaźników i kontrolki. Jedną

manualną czynnością, jaką możemy wykonać, jest kontrola poziomu oleju. Korek z bagnetem znajduje się po prawej stronie silnika.

Kultura pracy silnika i układu napędowego dobra. Trudno tu coś skrytykować. Moc 34 KM wystarczająca.

Reasumując Piaggio mp3 z silnikiem 400 cm<sup>3</sup> jest ciekawym pojazdem miejskim o lepszej stabilności pojazdu niż mają skutery 2-kołowe. Ma kilka wad, ale niezbyt uciążliwych. Jego zaletą jest również to, że może nadawać się do niedalekiej (np. weekendowej) turystyki na dystansach do 150 – 200 km.

Testowany przez nas skuter Piaggio mp3 z silnikiem 400 cm<sup>3</sup> kosztuje od 40 900 do 41 900 zł w zależności od wersji. Dostępne są też modele mp3 z silnikami 300 i 500 cm<sup>3</sup>. Egzemplarz do testów udostępniła nam firma Liberty Motors. ■

# Terapeutyczna rola motocykla

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: DARIUSZ MICHNIAK

Czy ktoś kiedyś poświęcił temu uwagę? Przeważnie patrzymy na motocykl jako na pojazd rekreacyjny, turystyczny, sportowy, użytkowy, hobbystyczny. A może spełnia on również inną rolę, ratującą nasze zdrowie? Jeżeli jest hipoterapia (metoda rehabilitacji ruchowej przy użyciu koni) to może i motocykl ma swoje zastosowanie terapeutyczne?

**P**rzez lata mojej przygody z motocyklami pamiętam wiele przypadków, gdy koledzy i znajomi w stanach depresyjnych wsiadali na motocykl aby „przewietrzyć głowę”. Przyjemność płynąca z jazdy motocyklem oraz konieczność skupienia całej uwagi na drodze (zwłaszcza przy szybkiej jeździe) powodowały, że zapominali na chwile o problemach. Te „chwile” czasami były niezbędne, aby ich nerwy odpoczęły i aby z dystansem mogli spojrzeć na problem.

Kolejna sprawa to uzależnienia od alkoholu i narkotyków. Jeżeli ktoś chciał świadomie podjąć walkę z tą słabością też pomagał w tym motocykl. Jazda na motocyklu wymuszała stan skupienia na drodze i jeździe. Organizm zapominał o „głodzie” uzależnienia. Po wielu godzinach jazdy przychodziło zwykłe fizyczne zmęczenie, które zwałało z nóg. Kolejnego dnia znowu trasa i znowu skupienia na drodze oraz wykonywanych manewrach. Przez wiele godzin, aż do zmęczenia fizycznego.

Z pobieżnych wywiadów wynika, że sporo ludzi odnajduje się w pierwszym lub drugim opisanym

powyżej wariacie, tylko media nie piszą o tym, To temat trudny, nieatrakcyjny, ocierający się o tabu. Dariusz Michniak zgodził się opowiedzieć o swoim uzależnieniu i motocyklu, który pomógł mu z tego wyjść.

*Alkoholizm to choroba pierwotna, ujęta w Międzynarodowej Klasyfikacji Chorób Urazów i Przyczyn Zgonów (ICD-10) oraz Amerykańskiego Towarzystwa Psychiatrycznego (DSM-V).*

**Tomasz Szczerbicki: Panie Dariuszu, jak to było w Pana przypadku?**

**Dariusz Michniak:** *Nie jestem osobą wyjątkową, więc u mnie zadziałało bardzo podobnie, jak w opisie. Życie bywa przewrotne, więc najpierw zainteresowanie jazdą na motocyklu było kropką nad „i” mojego uzależnienia, a potem pomogło mi →→*

się z niego wykaraskać. Miałem to szczęście w nieszczęściu, że przed życiowym krachem byłem już właścicielem Hondy Shadow 125 cm<sup>3</sup>. Załapałem do jazdy silnego bakcyła, więc postanowiłem zrobić prawo jazdy kategorii A. Będąc wysoko funkcjonującym alkoholi-kiem, w fazie krytycznej choroby, tak długo opijałem zdanie egzaminu teoretycznego, że do praktycznego już nie doszło.



#### **Motocyklowa jazda Dariusza Michniaka po USA.**

skoro wytrzymałem już tak długo, to wytrzymam jeszcze trochę. Wsiądę na motocykl, pojeżdżę przez godzinę po okolicy, a po powrocie to już na pewno zaspokoję pragnienie. Jednak skupienie na prowadzeniu maszyny pozwalało zapomnieć o bólu, a przyjemność z jazdy i podwyższony poziom adrenaliny zastępowały doznania obecne w stanie upojenia alkoholowego. Do tego dochodził czynnik czasowy wynikający ze specyfiki głodu – trwa on po prostu krócej niż godzinna przejażdżka. Po powrocie o picciu nie było już mowy.

Po drugie motocyklizm pomógł mi odbudować poczucie własnej wartości, wiarę we własne siły oraz swoją sprawczość. Stało się to tak, że po przejściu na pogłębiony etap terapii, zgodnie z zaleceniami terapeutów, postanowiłem zdrowo i solidnie się nagrodzić, czyli wymienić motocykl na taki „prawdziwy”. Zakup większego motocykla sprytnie też sobie zracjonalizowałem, jako swoistą lokatę w terapię. Pierwotnie miała to być Honda VTX 1800, ale ostatecznie stanęło na Hondzie F6C „Valkyrie”, którą ochrzciłem pieszczotliwie „Walusią”. Skok ze 125 cm<sup>3</sup> (15 KM, 150 kg) →→

Poniosłem również ogromne i częściowo nieodwracalne straty w sferze zawodowej, finansowej, towarzyskiej, itd. Totalny zjazd „od bohatera do zera”. W rezultacie podjąłem terapię odwykową, w której motocykl stał się dla mnie niezastąpionym narzędziem radzenia sobie, przede wszystkim, z głodami alkoholowymi. Otóż w sytuacjach kiedy odczuwałem silny przymus picia, mówiłem sobie, że





Zakończenie sezonu w Szwecji. Wrzesień 2018 roku.



na 1520 cm<sup>3</sup> (100 KM, 330 kg) był, jak to mówią w terapii, „mocno alkoholowy” (inaczej mówiąc dość przesadny), a pikanterii jeszcze dodawał fakt, że przecież wciąż nie miałem uprawnień. Ale zyskałem zdrowy cel i motywację – zdać egzamin praktyczny. Silne skupienie na tym wyzwaniu, które wymagało zachowania trzeźwości i umiejętności zdrowego radzenia sobie z problemami oraz emocjami, miało dobroczynny skutek terapeutyczny. Nie było łatwo. Obląłem egzamin, ponieważ bardzo silny stres, którego się nie spodziewałem spowodował, że na plac ruszyłem z finezją rozpedzonego betonowego bloku i po wyjeździe z 8-ki zmiotłem słupki wolnego slalomu. Tą kompromitującą (w mojej wyobraźni) porażkę jednak zniosłem, zdrowo rozładowując bardzo nieprzyjemne dla mnie emocje. Uparłem się i egzamin (za trzecim podejściem) w końcu zdałem po tym, kiedy bliska mi osoba powiedziała: „Przestań myśleć o tym, co się z Tobą dzieje, a zacznij o tym, co masz zrobić”. Dodatkowo pomogły mi jazdy doszkalające, na których ćwiczenia robiłem prawie bezbłędnie, a ten okropny dla mnie slalom wolny nawet na dwójce.

Reasumując, dla chorych mających odpowiednie predyspozycje, środki i po prostu ochotę, motocyklizm może być czynnikiem bardzo pozytywnie wspomagającym terapię odwykową. Do czego oczywiście nie namawiam i proszę nie traktować mojej wypowiedzi jako rady. Twoja decyzja, Twoja odpowiedzialność.

**Jako osoba, która doświadczyła terapeutycznej roli motocykla, spotkał Pan zapewne osoby w podobnej sytuacji. Jak wiele jest osób, którym motocykl pomógł w problemach?**

Wiem o dwóch formalnych stowarzyszeniach motocyklistów z problemem uzależnienia od substancji i nie tylko, działających w Polsce. Jedno z nich ma amerykańskie korzenie, gdzie zostało założone w latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia, i którego byłem członkiem. Drugie powstało kilka lat temu w Danii, i w tej chwili należy do niego dość liczna grupa moich przyjaciół i znajomych. Ja jestem obecnie samotnym wilkiem. Nie chcę uprawiać kryptoreklamy, więc powiem tylko, że związki te są obecne w Internecie, więc osoby zainteresowane

mogą stosunkowo łatwo nawiązać z nimi kontakt.

Dla mnie przynależność do takiej społeczności była również swego rodzaju zadaniem terapeutycznym. Miałem możliwość przećwiczenia swoich świeżo odnowionych umiejętności interpersonalnych w stosunkowo bezpiecznym dla uzależnionego środowisku. To ważne, aby osoba uzależniona potrafiła nawiązać nowe, zdrowe relacje społeczne w niezagrażającym trzeźwości otoczeniu. Bardzo istotna jest też rodzinna atmosfera i świadczona wzajem pomoc w różnych trudnych sytuacjach życiowych niekoniecznie związanych z chorobą.

W bractwie poznałem też wielu ciekawych, wartościowych i fajnych ludzi, a z niektórymi udało mi się nawiązać nawet przyjaźń albo bliskie koleżeńskie relacje. Oczywiście mniej fajnych poznałem również, ponieważ uzależnienie jest bardzo demokratyczną chorobą, dotyka ludzi z różnych środowisk oraz o różnych charakterach, o czym należy pamiętać.

Przynależność do takiej grupy może dawać również dużo ciekawych, poszerzających horyzonty możliwości. W moim przypadku, w czasie jazdy na motocyklu, zadałem sobie pytanie: „Jak to jest, że bezrobotny alkoholik z Polski jeździ sobie od prawie miesiąca Harleyem-Davidsonem Softail Heritage po Florydzie?”. Nie wspominając o wyprawie Floryda – Wisconsin. Prawda, że ciekawe? A to przecież głównie moja zasługa połączona z życzliwością dobrych ludzi. Moja, bo jestem trzeźwy, ludzie traktują mnie tutaj jak członka rodziny, bez mała, jak brata, a podróże przecież kształcą. Innym razem doznałem porównywalnego z mistycznym przeżycia, kiedy na zakończenie szwedzkiego sezonu motocyklowego gang sześciuset uruchomionych silników zsynchronizował mi się z biciem serca i ruszyliśmy w 100 km objazd okolicy. Ktoś zmierzył czas przejazdu tej kolumny przez skrzyżowanie – ok. 17 min. Widoku z serpentyny na ponad 3 kilometrowy sznur motocykli nigdy nie zapomnę.

Na zakończenie dodam, że jeżeli ktoś chce spróbować, to taka przygoda może być również dodatkowym, bezpiecznym wsparciem w terapii.

**Dziękuję za rozmowę.**



# Moja żona, „James Bond 007” i motocykle

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZEBICKI

Tak się kiedyś zdarzyło, że za sprawą motocykli moja żona otarła się o filmową legendę Jamesa Bonda 007. Choć pachnie to Hollywood'em, cała sprawa działa się w Warszawie. Zaczniemy jednak od początku...



**W** roku 1997 na ekrany kin wszedł kolejny film o przygodach agenta 007 Jamesa Bonda czyli „Jutro nie umiera nigdy”. Dzieło to było sponsorowane przez firmę BMW, dlatego wspomniany bohater zamienił Aston Martina

na auto z Monachium. Mało tego, jeździł też motocyklem i to nie byle jakim – wchodzącym wówczas właśnie na rynek customem BMW R 1200 C. Cóż on w filmie nie wyrabiał na tym motocyklu, to trzeba zobaczyć – pościg motocyklowy, skok nad heli- ➔➔



*Pokaz jazdy na trialówce.*



kopterem i wiele innych akrobacji. Okazało się, że James Bond jest nie tylko wyśmienitym kierowcą samochodowym, pilotem myśliwca czy kapitanem łodzi podwodnej, ale także motocyklistą. Nie ma się czemu dziwić, przecież to legendarny Bond.

Mój kolega Artur Zawodny (to jego książkę czytacie w naszym magazynie od kilku miesięcy) był ogromnym miłośnikiem marki BMW. Nawet w adresie e-mailowym miał BMW – bmwtraveller@... Miał też kilka motocykli BMW, m.in. R 1200 C, R 1150

GS, F 650. Artur tak się zafascynował możliwościami R 1200 C, które pokazano w filmie, że zapragnął pokazać to polskim motocyklistom na żywo.

Tu dochodzimy do przemilczanej prawdy. W filmie to nie Bond (grany przez Pierce Brosnana) dokonywał owych niesamowitych przejazdów tym ciężkim i wołowym motocyklem lecz kaskader, który go zastępował w tych scenach. Owym kaskaderem był Francuz Jean-Pierre Goy, który w owym czasie miał na koncie kilka ciekawych motocyklowo-kaskaderskich rekordów, np. najdłuższy dystans jazdy motocyklem tylko na tylnym kole wynoszący 221 km i taki sam rekord w jeździe na przednim kole wynoszący 156,4 m. Był wówczas jednym z najlepszych motocyklowych kaskaderów na świecie.

Artur Zawodny niewiele myśląc zadzwonił do niego i umówił się na spotkanie. Podczas wizyty u Goya zaproponował mu występ w Polsce. Panowie dogadali warunki i ruszyły przygotowania. Na miejsce pokazu wybrano teren warszawskiego toru łyżwiarskiego Stegny.

Latem 2002 roku kaskaderski cień Bonda przyjechał do Warszawy. Do pokazu swoich umiejętności przywiózł trzy motocykle: BMW R 1200 C, BMW F 650 i mały motocykl trialowy, nie pamiętam już jakiej marki.



*Jean-Pierre Goy przyjechał sam, przywoźąc tylko motocykle. Chętnych do pokazów brał spośród widzów.*

Sam pokaz był to spektakl bardzo przemyślany, stopniujący napięcie. Jean-Pierre Goy zaczął od ekwilibrystyki na trialówce. Pokazał światową klasę, ale... motocykl trialowy jest predysponowany do takich wyczynów. →→



*Jean-Pierre Goy pokazał niesamowity kunszt jazdy. Oprócz trików kaskaderskich wplata również nieco elementów komicznych. Tym bardziej uzmysławiało to jak bardzo panuje nad pojazdem.*



Pokaz jazdy na BMW R1200 C, takim samym jak w filmie „Jutro nie umiera nigdy”.



Kolejny punkt programu był już trudniejszy. Goy wsiadł na BMW F 650. Ten motocykl to lekki turystyk, stylizowany na enduro. Nim również pokazywał sztukę jazdy kaskaderskiej. W pewnym momencie zaproponował, aby ktoś z widowni wsiadł na tylne siodełko. Nie było chętnych więc namówiłem moją żonę (wtedy jeszcze narzeczoną) aby się zgłosiła. Wprawdzie była ubrana w sukienkę, ale nie było to przeszkodą. Gdy wsiadła Goy powtórzył całą serię kaskaderskich trików tylko z pasażerem. To właśnie był ten moment, gdy moja żona otarła się o legendę filmów z Bondem. Kosztowało ją to sporo nerwów, ale była zadowolona. Dziś zaś może to wspominać z nostalgią i opowiadać dzieciom.



*Moja żona na kilka sekund przed swoim udziałem w tym pokazie.*



*Moja żona w trakcie pokazu.*

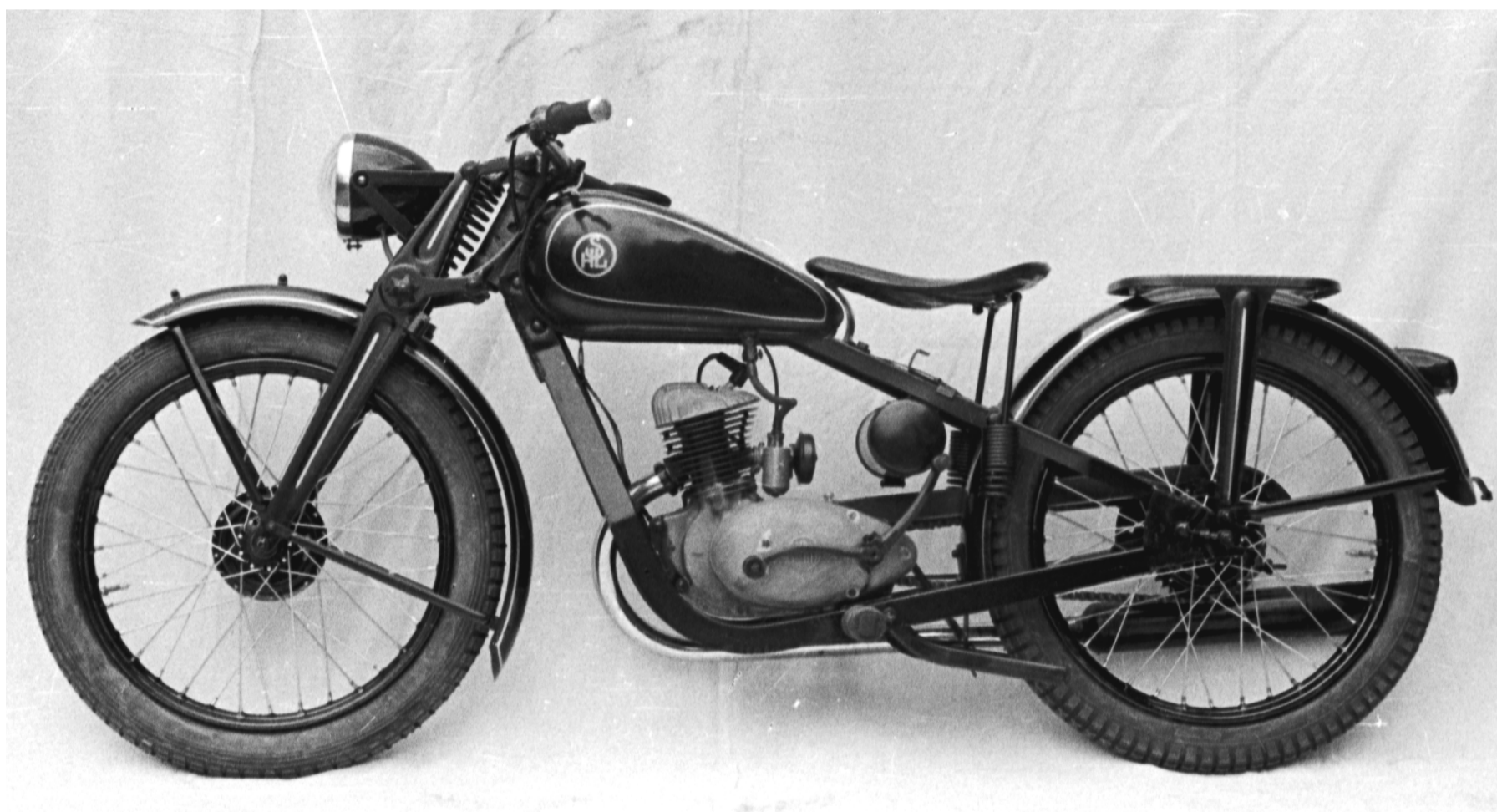
Finałem pokazu była jazda kaskaderska BMW R 1200 C. Jeździłem wcześniej takim motocyklem i wiedziałem na co go stać. Był ładny, majestatyczny, ale ciężki i powolny. Duży rozstaw osi, nisko umiejscowiony środek ciężkości, waga ok. 260 kg, pojemność silnika prawie 1200 cm<sup>3</sup>, ale moc tylko 61 KM. Fajny do spokojnej jazdy turystycznej, ale nie do szaleństw. Jean-Pierre Goy pokazał, że dobry kierowca nawet z takiego kłosa wyłuska wigor. Pod jego ręką R 1200 C zachowywała się jak lekka endurka. To było niesamowite widowisko. Gdybym tego nie zobaczył nie uwierzyłbym w opowieści, że ten motocykl stać na taką jazdę.

Pisząc te słowa wpadła mi do głowy myśl – czy ktoś podejmie się takich wyczynów na nowej customowej gwiazdzie BMW czyli R 1800? ■

# 70. rocznica powstania Warszawskiej Fabryki Motocykli

TEKST: MAREK SZELĄGOWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE

Któż z Was nie zna motocykli: SHL 125 M04 i jej zmodernizowanej wersji M05, WFM 125 M06 oraz skuterów Osa 150 i 175. To oczywiście pytanie retoryczne. Te pojazdy produkowane były w Warszawskiej Fabryce Motocykli, która powstała w 1951 roku.



*Motocykl SHL 125 M04, pierwszy seryjny produkt Warszawskiej Fabryki Motocykli.*

**C**ała historia działa się w Warszawie na ulicy Mińskiej 25. Wcześniej w tym miejscu funkcjonowały Państwowe Zakłady Samochodowe nr 2, a jeszcze wcześniej – przed wojną – Fabryka Amunicji „Pocisk”. Jest to o tyle ważne,

że działy WFM znalazły miejsce właśnie w tych przedwojennych halach fabrycznych.

Pierwszym motocyklem, jaki wytwarzano w WFM, był SHL 125 M04. W 1954 roku zastąpił →→





Motocykle WFM 125 M06 w magazynie fabrycznym.

go SHL 125 M05. Na przełomie lat 1954 – 1955 rozpoczęto wytwarzanie WFM 125 M06. Ten

Warszawska Fabryka Motocykli była również składową historii innych polskich motocykli, np.

Ponad 250.000 posiadaczy WFM to 250.000 opinii:

**-W-F-M-**

PROSTY  
OSZCZĘDNY  
NIEZAWODNY

Motocykl WFM-M06 o bardzo eleganckiej sylwetce, mimo prostoty konstrukcji jest pełnowartościowym pojazdem zarówno do pracy, jak do sportu i turystyki. Łatwość prowadzenia, pełna wygoda jazdy tak po dobrych, jak i złych nawierzchniach, niekłopotliwa i niewymagająca dużych kwalifikacji obsługa, decydują o niezwykłej popularności tego pojazdu.

**CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA**

Typ silnika	SOI-gaźnikowy 1-cylindrowy
Srednica/skok	52/58 mm
Pojemność skokowa	120 cm <sup>3</sup>
Moc znamionowa	5 KM przy 4800 obr/min

Wymiary:  
długość 200 mm  
szerokość 570 mm  
wysokość 980 mm  
Ciężar 96 kg  
Szybkość max. 98-110 km/godz  
Zużycie paliwa 2,8 l/100 km

**W PRACY, SPORCIE I TURYSTYCE**

AGPOL - Warszawa

**SKUTER Osa**  
**-W-F-M-**

**W PRACY, SPORCIE I TURYSTYCE**

**WARSZAWSKA FABRYKA MOTOCYKLI**  
Warszawa, Mińska 25

motocykl produkowany był do 1965 roku i z biegiem lat sukcesywnie modernizowany. W drugiej połowie lat 50. w WFM rozpoczęto produkcję skuterów Osa 150. Na początku lat 60. zastąpił go ulepszony model 175.

tu powstał prototyp Junaka 350, na bazie dokumentacji WFM rozpoczęto w Świdniku produkcję pierwszych WSK 125, w WFM produkowano silniki do motocykli SHL 150 i 175 powstających finalnie w Kielcach.





Strona z tygodnika „Stolica”, na której pokazane są produkty WFM – motocykle, towarowa przyczepka motocyklowa i silnik do motocykli SHL 150.

skuterów. Jej likwidacja w 1965 roku była decyzją polityczną. Stała się też początkiem upadku polskiego przemysłu motocyklowego. W tym samym roku zakończono w Szczecinie produkcję



Junaka 350, pięć lat później zaprzestano wytwarzania motocykli w Kielcach. Jedynym zakładem motocyklowym po 1970 roku pozostał tylko świdnicki WSK. Tu produkcję motocykli zakończono w 1985 roku.

## SKUTER *Osa* -W-F-M-

Estetyczna sylwetka. Najnowsze rozwiązania konstrukcyjne zawieszania zapewniające maksymalny komfort jazdy. Doskonale prowadzenie zarówno na szosach jak i w terenie. Niezawodne hamulce. Silnik chłodzony naturalnym owiewem powietrza. Oto niektóre tylko zalety skuteru „OSA — W-F-M”, stawiające go w pierwszym rzędzie najbardziej udanych konstrukcji skuterowych na świecie.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA	
typ silnika	S06-A, gaźnikowy 1-cylindrowy 2-suwowy
średnica/skok	57/58 mm
Pojemność skokowa	148 cm <sup>3</sup>
Moc znamionowa	7 KM przy 4800 obr/min
Wymiary zewnętrzne:	
długość	1920 mm
szerokość	610 mm
wysokość	950 mm
ciężar	125 kg
szybkość max.	84 km/godz
zużycie paliwa	3,2 l/100 km

druk. AGPOL - Warszawa

## *Osa* -W-F-M-

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Typ silnika	S06-A, gaźnikowy 1-cylindrowy 2-suwowy
Średnica/skok	57/58 mm
Pojemność skokowa	148 cm <sup>3</sup>
Moc znamionowa	7 KM przy 4800 obr/min
Wymiary zewnętrzne:	
długość	1920 mm
szerokość	610 mm
wysokość	950 mm
ciężar	125 kg
Szybkość max.	84 km/godz
Zużycie paliwa	3,2 l/100 km

Prostota budowy, przy jednoczesnym zastosowaniu najnowocześniejszych rozwiązań konstrukcyjnych, czynią ze skuteru „Osa” pojazd elegancki w wyglądzie, łatwy w prowadzeniu i obsłudze, wygodny i niezawodny, o bardzo wszechstronnym zastosowaniu eksploatacyjnym. Skuter „Osa” to pomoc w pracy, oszczędność czasu, rozrywka i wypoczynek.

WARSAWSKA FABRYKA MOTOCYKLI, WARSZAWA, MIŃSKA 25

Warszawska Fabryka Motocykli była prężnie działającym zakładem rokującym szanse rozwoju. W latach 1960 – 1964 powstało tu kilka nowatorskich prototypów motocykli turystycznych i

W tym roku obchodzimy 70. rocznicę powstania Warszawskiej Fabryki Motocykli. To rocznica warta uczczenia lub chociażby pamięci. ■

# Jawa Story cz. 3

TEKST I ZDJĘCIA: HUBERT PAWŁOWSKI

Pierwsza jazda świeżo wyremontowanym motocyklem była niezapomnianym przeżyciem. Przede wszystkim okazało się, że ta maszyna wcale nie jest taka zła, jak to prasa opisywała.



Owszem, nie był to współczesny motocykl, z którymi zresztą miałem wówczas zawodowo trochę do czynienia, jednak nie zasługiwał zupełnie na to, żeby się nad nim tak

pastwić. Jechałem sobie tak i rozmyślałem, wczuwając się w swój nowy-stary motocykl. Słońce zachodziło za horyzontem, zapadał zmierzch. Dwunastowoltowa instalacja elektryczna robiła dobrą →→

robotę. Wreszcie było coś widać. Nie tak jak wcześniej, gdzie inni może i mnie widzieli, tylko ja nic. I podczas tego rozmyślenia silnik zrobił nagle wielkie „Uuuuuuu”, zapaliła się kontrolka braku ładowania, a maszyna zaczęła gwałtownie wytracać prędkość. Ciarki przeszły mi po plecach na myśl, że dwie godziny po wyjeździe z warsztatu motocykl znów się zepsuł. Jednak nie stało się nic złego. To po prostu kończyło się paliwo. Odebrałem maszynę z warsztatu, a przecież wcale jej nie zatankowałem. Wystarczyło przełączyć kranik na rezerwę i wszystko wróciło do normy.

Zaczął się ciekawy okres. Przeszedłem na samozatrudnienie, czyli stałem się „kapitalistą – krwiopijcą”. Z tym, że jedyną osobą, której mogłem upuszczać krwi, byłem ja sam. Będąc sam sobie „sterem, żeglarzem i okrętem” miałem tę wspaniałą możliwość ustawiania sobie grafiku pracy tak, jak mi to było wygodne. W związku z tym czasem udawało mi się wygospodarować sobie w tygodniu jeden dodatkowy dzień wolny, który mogłem przeznaczyć na wycieczki turystyczno – krajoznawcze. Najpierw spokojnie, w koło komina, później odważniej, w miarę nabierania pewności co do niezawodności motocykla. A maszyna nigdy tego zaufania nie nadużyła. W międzyczasie ogłoszono koniec światowego kryzysu, ponoć najgorszego od czasów wielkiego krachu na nowojorskiej giełdzie, więc ceny paliwa zaczęły schodzić powoli do „akceptowalnego” poziomu. Normalnego raczej już nie osiągną nigdy. Przebyty na motocyklu dystans zaczęły zaś odmierzać puste butelki po zużytych oleju do silników dwusuwowych, słynnej wówczas półsyntetycznej „poziomce”, które ustawiałem pod ścianą swojego prowizorycznego garażu. Po pewnym czasie ich ilość zaczęła być imponująca.

W pewnym, bliżej nieokreślonym momencie, bardziej chyba niż podróżowanie, zaczęły mnie wciągać klimaty okółomotocyklowe. Jak się okazało, nie tylko mnie zresztą. Powstała strona internetowa, wokół której skupili się ludzie myślący i czujący podobnie. Z tego wszystkiego narodziła się strona motocyklowa, która przekształciła się póź-

niej w „Czytelnię Motocyklową” z forum. Następnie powstała książka „Gawędy Motocyklowe”, najbardziej jawerska książka na polskim rynku. W czasach jeszcze późniejszych założony został kwartalnik „Swoimi Drogami”, pierwsza tego typu inicjatywa na polskim rynku. Gdy wspominał o tych wszystkich przedsięwzięciach, nie sposób nie wymienić Jacka oraz Krzysztofa, którzy byli motorem napędowym tych wszystkich projektów. A połączyły nas właśnie czeskie twin-y.

W życiu jednak nie może być za dobrze. Działalność gospodarcza, którą radośnie sobie prowadziłem, należała do tych, które ładnie zwie się „regulowanymi”. Ta regulacja polegała na tym, że co jakiś czas do firmy i kontrahentów przychodził urzędnik kontrolujący dokumentację. Po kontroli dostawaliśmy zalecenia pokontrolne. Zwykle chodziło o to, żeby wypełniać dokumenty po nowemu. Po jakimś czasie przychodził znów, przeglądał znów te same papiery, po czym zalecał wypisywać je po staremu. I tak dalej. Tak to wszystko funkcjonowało aż do momentu, w którym Ktoś Bardzo Ważny postanowił dokonać zmian w ustawach, aby udowodnić wszem i wobec, jak bardzo jest ważny i potrzebny. W tym momencie dotkliwie odczułem, jak trudne jest robienie kapitalizmu bez kapitału. Żeby sprostać nowym wymaganiom trzeba było się „zakredycić”, bowiem środki finansowe zmagazynowane na koncie firmowym nie wystarczały, aby sprostać nowym wymaganiom. Niestety, okazało się, że firma która nie ma długów ani zaległości – i nigdy ich nie miała – jest „niewiarygodna”. Przed wyjściem z banku zaproponowano mi kredyt konsumpcyjny, na przykład na „telewizor”. Serio. Kolejna lekcja na dziś – kredyt dostaniesz tylko wówczas, gdy go wcale nie będziesz potrzebował.

Dwa tygodnie później firmy już nie było. Spakowałem to, co mi pozostało na motocykl i wyruszyłem na zachód. „Spalone mosty to najlepszy w życiu start”. Podróż niezapomniana. Nie chodzi nawet o to, że „zagraniczna”, bo takie już bywały. Po raz pierwszy motocykl pokonał dystans 1200 →

km „na strzał”. W tym połowę tej drogi w ulewie. W każdym razie motocykl zniósł ten nocny rajd lepiej ode mnie.

Nowe miejsce zaowocowało nowymi znajomościami. Jawa tymczasowo zaparkowała w garażu Pana G. Mój nowy znajomy jeździł kiedyś sporo motocyklami BMW. W latach osiemdziesiątych odbył z kumplami kilka wypraw do Maroka, Francji i Hiszpanii. Podczas jednej z podróży, gdzieś w północnej Afryce, grupa pustynnych Nomadów

Ponieważ los rzucił mnie w region Saary, nadarzyła się niesamowita okazja do zwiedzania miejsc, o których człowiek słyszał do tej pory tylko na lekcjach historii. Bastogne, La Gleize, Baugnez-Malmedy, Stonne i nie tylko – to wszystko było teraz w moim zasięgu. Tak więc zwykle w piątek Jawa wyjeżdżała z garażu Pana G. w trasę po Niemczech, Belgii, Holandii, Francji i Luksemburgu, a wracała w niedzielę po południu. Taką okazję trzeba wykorzystać, bo nie wiadomo przecież czy jeszcze kiedyś się powtórzy. Jednak po kilku takich wyprawach



koniecznie chciała „odkupić” koleżankę Pana G., wymieniając ją na wielbłądy. Słuchając tych opowieści nachodziły mnie refleksje. Bo w Polsce w latach osiemdziesiątych wiadomo jak było. A podobno to myśmy tę wojnę wygrali. Przynajmniej tak uczyli w szkole.

zaczęłam mieć przesyt tematyki wojennej. To okrucieństwo bezsensownych zmagania widoczne jest tam bowiem do dziś. Szczególnie przygnębiające wrażenie sprawia malutka wioseczka Stonne. Jeśli ktoś po odwiedzeniu tej miejscowości nie wyjedzie z niej kompletnie zdołowany, to znaczy że →→



ma bardzo mocną psychikę. Na szczęście okazało się, że region ten ma również niesamowicie bogatą historię starożytną i średniowieczną, które są zdecydowanie mniej destrukcyjne dla psychiki. Nie wspominając o walorach przyrodniczych Ardenów, Wogezów czy wulkanicznego Eifel.

W momencie zakupu Jawy 634, gdzieś z tyłu głowy miałem pomysł, aby spiąć ten motocykl z wózkiem bocznym. Bo co to za motor bez wozu. Zadanie było tym bardziej ułatwione, że Jawa 634 od początku zaprojektowana była do pracy w zaprzęgu. Stworzono dla niej nawet specjalny wózek, Velorex 562, pasujący do niej „plug and play” – przynajmniej w teorii. W praktyce, jak się okazało, już niekoniecznie.

Zaprzęg motocyklowy to pojazd, który idealnie łączy w sobie wszystkie wady samochodu i motocykla. Wśród nich istotna wówczas dla mnie była jedna – rozmiary. Po zmianie miejsca zamieszkania nie dysponowałem już miejscem w garażu u Pana G. i motocykl trzymałem na korytarzu domu, pod schodami. Później kątem w magazynie. W żadnym z tych miejsc nawet mowy nie było o zaparkowaniu zaprzęgu. Pozostawało znalezienie garażu na wynajem. Tyle tylko, że w Saarlouis jest to „mis-

sion impossible”. Garaży pod wynajem jest mało, osiągają wariackie ceny i znikają szybciej niż się pojawiły.

Z pomocą przyszedł przypadek. Los zetknął mnie z pewnym niemieckim motocyklistą. Spotykaliśmy się przypadkiem to tu, to tam. On jeździł Fat Boyem, a ja – Jawą. Ale prawda jest taka, że to czeski dwusuw był w tym miejscu czymś zupełnie niespotykanym. Zwrócił więc uwagę na motocykl oraz fakt, że wszędzie widział mnie z aparatem. Tym razem chodziło właśnie o ten aparat. Otóż jeden z klubów HD obchodził niebawem swój jubileusz. W związku z tym faktem miał prośbę, abym na imprezie robił za fotografa. Oczywiście zgodziłem się. Po wszystkim, gdy przyjechałem przekazać płytę z fotografiami, szefowie klubu zapytali, co mogą dla mnie zrobić. Zgodnie z prawdą odpowiedziałem, że szukam garażu na wynajem. Wiem że sprawa trudna, ale jakby coś słyszeli. Dzień później dostałem klucze do nowiusieńkiego garażu całkiem niedaleko domu, na dodatek w bardzo okazyjnej cenie. Właścicielka przywiozła mi je zresztą Harleyem. Okazało się, że to żona jednego z klubowiczów. W życiu nie ma przypadków.

CDN...



## **GALERIA:** *Motocykle WSK w Wojsku Polskim*

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE, WŁADYSŁAW PASZKOWSKI

W latach PRL w Wojsku Polskim używano prawie wszystkich motocykli, jakie były u nas seryjnie produkowane. Tak też było z motocyklami WSK, wytwarzanymi od połowy lat 50. do połowy lat 80. Na prezentowanych tu fotografiach widać kilka ujęć z wojskowej służby pocztowych WSK.











*XI Rajd Motocykli Zabytkowych organizowany przez Towarzystwo Motocykl Dawnych Weteran Płock.*

TEKST I ZDJĘCIA: **KATARZYNA SZYMALA,**

Obostrzenia zostały poluzowane, część cyklicznych zlotów, rajdów i spotkań wróciła do kalendarza. Trudno jest wybrać się na wszystkie. Po frekwencji widać, że chęć w narodzie na zabawę nie ginie.

W minionym miesiącu kilka kilometrów udało mi się nakręcić, oraz zabawić tu i ówdzie. W dniach 2 – 4 lipca odbył się XXII Świętojański Zlot Miłośników Dawnej Motoryzacji „Bzura 2021”. Bazą imprezy było pole biwakowe „Stajnia u Cieślaków” w Ładach koło Iłowa. Dla mnie jest to impreza wywołująca ogromny sentyment. Bywałam na niej kiedy nie miałam jeszcze prawa jazdy, baza była

w starej szkole, a organizatorem był Klub Miłośników Dawnej Motoryzacji KARDAN. Lata mijają, okoliczności się zmieniają, ale sympatia pozostaje.

W piątek wystartował nocny rajd. Nawet dobrojeni w dodatkowe lampy zapaleńcy niestety gubili się i mieli trudności z ukończeniem trasy. W sobotę rano, mimo niezachęcającej aury, →→



„Bzura” 2021

SR 250, delikatnie zmodyfikowaną na scramblera i zwaną pieszczotliwie Sreberkiem. Trasa była podzielona na dwa etapy i liczyła w sumie ok. 85 km. Zbawienny okazał się padając w nocy deszcz, bo inaczej piachy byłyby jeszcze trudniejsze do przejechania, ➔➔



„Bzura” 2021

wraz z zacną obstawą dotarłam na miejsce zlotu i jako ostatni, koło godziny dwunastej, wyruszyliśmy na trasę rajdu dziennego. Znając upodobania organizatorów do tworzenia trasy wiedziałam czego mogę się spodziewać. Dlatego też z premedytacją pojechałam moim małym, słodkim japońskim zabytkiem, czyli czterdziestoletnią Yamahą





„Bzura” 2021

a ciężkie motocykle zapewne kopałyby się w nich okrutnie. Organizatorzy zapewnili ciekawe zabawy na punktach kontrolnych. Wymogiem ukończenia i sklasyfikowania w rajdzie było przejechanie całej trasy i znalezienie wszystkich punktów kontrolnych, także jednego nie uwzględnionego na itinerze. Z 50 załóg startujących w dziennym rajdzie tylko trzy zostały sklasyfikowane. Mapa miała parę słabych punktów, które nawet tak doświadczanym rajdowcom jak mój brat wywinęły figła. Ponad 10-kilometrowy odcinek trasy w drugim etapie po wałach, w piachu i po kamieniach, spowodował, że odpuściliśmy trzymanie się wskazań z itinerera i pojechaliśmy do bazy. Kolega Junakiem z koszem, drugi na współczesnym Triumphie Bonneville oraz duże BMW. Oczywiście, że daliby radę, ale po całym dniu jazdy takie męczenie siebie i maszyn nie sprawiało już radości. Impreza sama w sobie była super, trasa w piachach ekstra, frajda jak



„Bzura” 2021

dla mnie. Minusem był tylko ten ostatni odcinek terenowy i zagwozdkki mapowe. Po rajdzie był czas na jedzonko, zabawy w podgrupach oraz, co godne podkreślenia, zostały przygotowane także atrakcje dla dzieci w postaci animatorki zabaw. Nie mogłam zostać na nocne Polaków rozmowy, jednak z rana dostałam telefon, że zostałam nagrodzona jako →→



*XI Rajd Motocykli Zabytkowych organizowany przez Towarzystwo Motocykl Dawnych Weteran Płock.*



*XI Rajd Motocykli Zabytkowych organizowany przez Towarzystwo Motocykl Dawnych Weteran Płock.*



*XI Rajd Motocykli Zabytkowych organizowany przez Towarzystwo Motocykl Dawnych Weteran Płock.*

amazonka rajdu, i tak w niedzielę w porze obiadowej odebrałam dyplom i upominki.

Wspaniali organizatorzy – Klub Motocyklowy Trolle – ogromne dzięki za trud wasz, wysiłek i pracę! Zabawa była jak zawsze przednia, uśmiech nie schodził mi z twarzy, nawet jak nie wiedziałam w pewnym momencie gdzie jechać. Jedna prośba – w przyszłym roku przygotujcie tak trasę, by większa liczba startujących miało szansę ukończyć rajd.

Drugą godną odnotowania imprezą, która odwiedziłam, był XI Rajd Motocykli Zabytkowych organizowany przez Towarzystwo Motocykl Dawnych Weteran Płock, w dniach 15 – 18 lipca. Była to III runda Mistrzostw Polski Pojazdów Zabytkowych – Motocykle. Baza rajdu znajdowała się w miejscowości Soczewka, w Ośrodku Szkoleniowo-Rekreacyjnym Mazowsze. Jak to często bywa w życiu, nie zawsze wszystko się układa po naszej myśli. Do Soczewki dotarłam dopiero sobotnim późnym popołudniem. Na szczęście dokładną relację zdał mi Paweł z ekipy „Klasyki w podróży”. W piątek zawodnicy trasę długości 150 km pokonywali w średnio sprzyjających deszczowych warunkach. Sobota była już bardziej łaskawa, słońce i dodatkowy doping od innych motocyklistów i kibiców na rynku w Płocku. Wystartowało łącznie 70 załóg. Trasa podzielona na dwa etapy liczyła w sumie 50 km. Teren przeplatany asfaltem. Po maszynach widać było walkę z błotem i piachem. Jak zawsze było kilka wyjątkowo ciekawych i unikatowych maszyn. Startowały piękne Sokoły, Zundappy, →→



**XI Rajd Motocykli Zabytkowych organizowany przez Towarzystwo Motocykl Dawnych Weteran Płock.**



BMW, BSA, NSU, DKW, Harley-Davidson, „Ruski” wszelkiej maści i Junaki. To jest właśnie przyczynek do tego, że tak mi zależy by w końcu mieć okazję wystartować w tak zacnym towarzystwie. Może w przyszłym roku!

Połowa sezonu już za nami. Korzystajcie, bawcie się, ujeżdżajcie swoje maszyny, spotykajcie z przyjaciółmi i uważajcie na siebie! Do zobaczenia gdzieś na trasie!



Felieton Erwina Gorczycy

# Rynek motocykli zabytkowych to kocioł z mętną zupą.

Najważniejszy jest temat. Kiedy już go wymyślę, siedzi w mojej głowie i zmusza do porządkowania zagadnień, które trzeba omówić. Coś jakby chodzenie po gospodarstwie i rozglądanie się co zrobić, bo zapowiadają burzę w nocy. Trzeba się przygotować. I zazwyczaj to jest najtrudniejsza część zadania, reszta to opowieść.

Tym razem mam wątpliwości, czy rozważania na temat cen motocykli mają wymierną przestrzeń. Nie jestem przygotowany do tematu, chociaż się starałem. Jak zwykle, najbardziej interesują mnie ceny motocykli zabytkowych, czy klasycznych. Tych, które już wyszły z fazy „śmiecia” i wzbudzają zainteresowanie. Cenami nowych niech interesują się producenci i ich działy marketingu, a decyduje ostatecznie rynek.

Więc najpierw teza – rynek motocykli zabytkowych to chaos, nie obowiązują tu żadne zasady, a samo określenie – rynek – jest mocno naciągane.

Czy możemy w Polsce mówić o rynku w sytuacji np. motocykla Indian Scout 101? Kiedy w ciągu roku ofert sprzedaży może wcale nie być, może być jedna, albo kilka. Rynki światowe nie wyglądają dużo lepiej, czyli



cena jest z kapelusza, a raczej z kieszeni nabywcy. Da tyle, jak bardzo będzie chciał go mieć. Jako przykład – w 2020 roku na aukcji Mecum w Las Vegas wystawiony był Indian Scout 101, który na różnych forach został prześwietlony, opisany i oceniony jako przeciętny. Nabywca zapłacił za niego 47 000 dolarów. Czterdzieści siedem tysięcy dolarów!!! Czy taka suma wypłacona przez ogarniętego gorączką aukcyjną może być bazą do wyceny innych egzemplarzy? Z pewnością nie, tym bardziej, że rok później podobny motocykl w tym samym miejscu, poszedł za cenę dużo niższą. Bańka pękła? A kto to wie? Na początku lata tego roku



pojawiła się oferta sprzedaży Scouta 101 na jednym z polskich forów – cena około 30 000 dolarów. Oferta znikła po kilku godzinach – sprzedany.

Oдноśnie cen motocykli zupełnie egzotycznych. Czy Crocker sprzedany za 800 000 dolarów jest rzeczywiście tyle wart jako motocykl? Innych już nie wymieniam, ale takich przykładów są dziesiątki.

Na naszym rodzimym podwórku dominują motocykle z PRL-u. Niestety nie znam się na ich wartości, więc rozejrzałem się po ofertach i widzę, że są próby sprzedaży np. Junaka M10 za sumę ponad 60 000 zł. Czy to jest rzeczywiście oferta sprzedaży, czy jakieś sondowanie „na wariata”. Ale są też oczywiście oferty dużo tańsze. O cenach Sokoła 1000 wołę nie pisać.

Wzrost cen w czasie jest też odpowiedzią na inflację, ale znowu ta zależność rozjeżdża się chaotycznie, bez możliwości zrozumienia zasad. Ja nie nadążam a co ciekawe, patrząc na portal Hagerty (który zawodowo zajmuje się oceną wartości pojazdów historycznych) też nie nadąża.

Częściowo przebiłem się przez zagadnienie i podtrzymuję tezę, że kiedyś, jako motocyklista, miałem nadzieję, że trafi mi się, albo finansowo będę na tyle mocny, że kupię jakiś motocykl z najwyższej półki marzeń. Absolutnie najwyższej. Patrząc na galopujący wzrost cen, wiem że nie w tym życiu. Niestety, oprócz motocyklistów rynek jest przeczesywany przez inwestorów, którzy zorientowali się, że to jest dobry cel lokowania nadwyżki. Nowe zjawisko, z którym trzeba się pogodzić.

A gdzieś w tle mamy jeszcze jeden element układanki, który towarzyszy motocyklom zawsze – emocje i zaspokajanie marzeń. One potrafią rozbić domową kasę i są niemierzalne.

Cieszymy się motocyklami, które mamy, bo powszechnie coraz trudniej będzie realizować plany posiadania jakiegoś klasyka, który nam się marzy. Nie wrócą czasy, kiedy można było kupić Harleya WLA za skrzynkę wódki, ale pod warunkiem, że zabierze się drugiego w częściach, który zagraca piwnicę. ▣

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 157 wydaniu iAuto :wrażenia z jazdą Toyotą C-HR i Renault Kadjar, na wakacje Dacią Logan, ciężarówka Renault, o sztuczkach związanych z kupnem używanych aut, o zlocie zabytkowych Citroenów i rozmowa z jego organizatorką, głos w sprawie bezpieczeństwa, o kunie, która może zjeść przewody w aucie, fotorelacja z Tomczyc, o naprawie reflektorów, wieści z poznańskiego toru, bikini i samochody w Kalendarium Marcina Rzońcy.**

**Wydanie do pobrania - [iAuto 157](https://iauto.warszawa.pl)**



# Cel – wojenny U-boat i coś przy okazji

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZEBICKI

Choć interesuje się historią II wojny światowej nie miałem zbyt dużej styczności z rzeczami związanymi z Marynarką Wojenną. Owszem, kilka razy zwiedzałem w Gdyni niszczyciel „Błyskawica”, ale to było chyba tyle. Okrętami podwodnymi zainteresował mnie mój syn. Temat ten zaczął coraz częściej pojawiać się w naszych rozmowach, aż wreszcie padło zdanie – „fajnie byłoby zwiedzić oryginalnego wojennego U-boat'a”.



Niemiecka łódź podwodna U-995.

Zacząłem się od internetu i ustalenia, gdzie takie okręty można oglądać. Znaleźliśmy cztery, zachowane do dziś i udostępniane zwiedzającym: w Stanach Zjednoczonych w Chicago (U-505), w Anglii w Birkenhead niedaleko Liverpoolu (U-534), w Niemieckim Muzeum Mor-

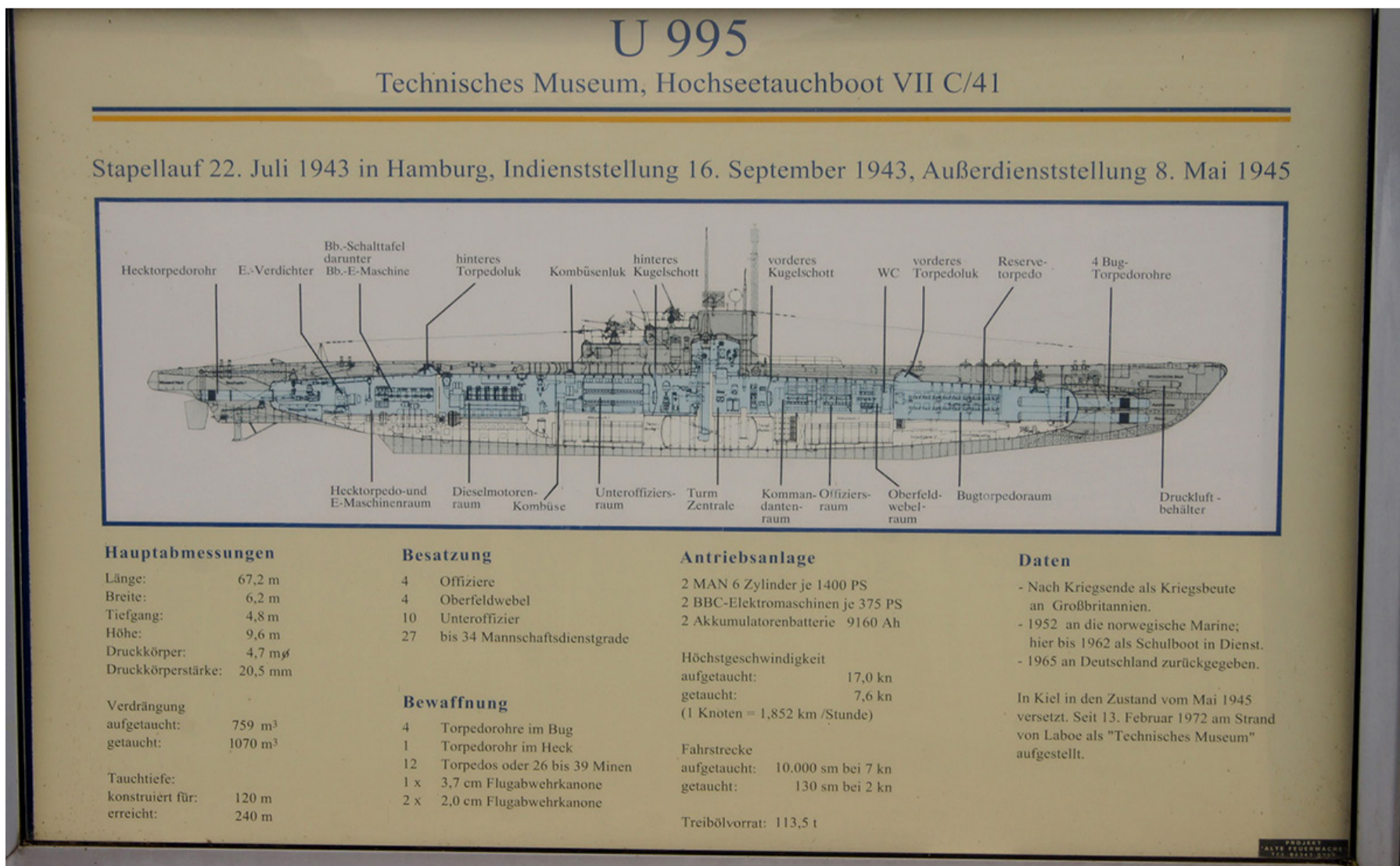
skim w Bremerhaven (U-2540) i na plaży w Laboe (U-995). Wszystkie lokalizacje były dość odległe od miejsca naszego zamieszkania oraz od szlaków naszych podróży historycznych, aż wreszcie.... Trzy lata temu, gdy wracaliśmy z Normandii przez północne Niemcy, okazało się, że wystarczy odbić →→



Niemiecka łódź podwodna U-995.

Bardzo cenimy „dotknięcie historii” czyli obcowanie z rzeczami, które były świadkami wydarzeń lub brały udział w interesującej nas historii, odwiedzanie miejsc, gdzie dana historia się działa. To według nas pomaga lepiej i pełniej zrozumieć dawne dzieje. Wspomnianej wiosny trzy lata temu też wracaliśmy właśnie z Normandii, gdzie przez kilka dni odwiedzaliśmy plaże i miejsca walk pierwszych dni inwazji z roku 1944.

Co do wojennych U-boat'ów to widzieliśmy je na wielu zdjęciach i kilku filmach, ale co innego fotografie czy film, a co innego stanąć na chwile na pokładzie jednego z nich. Dotknąć tego, co 80 lat temu brało udział w wojnie na morzach. Wprawdzie po złej stronie, ale tu włączyło się zainteresowanie techniką. →→

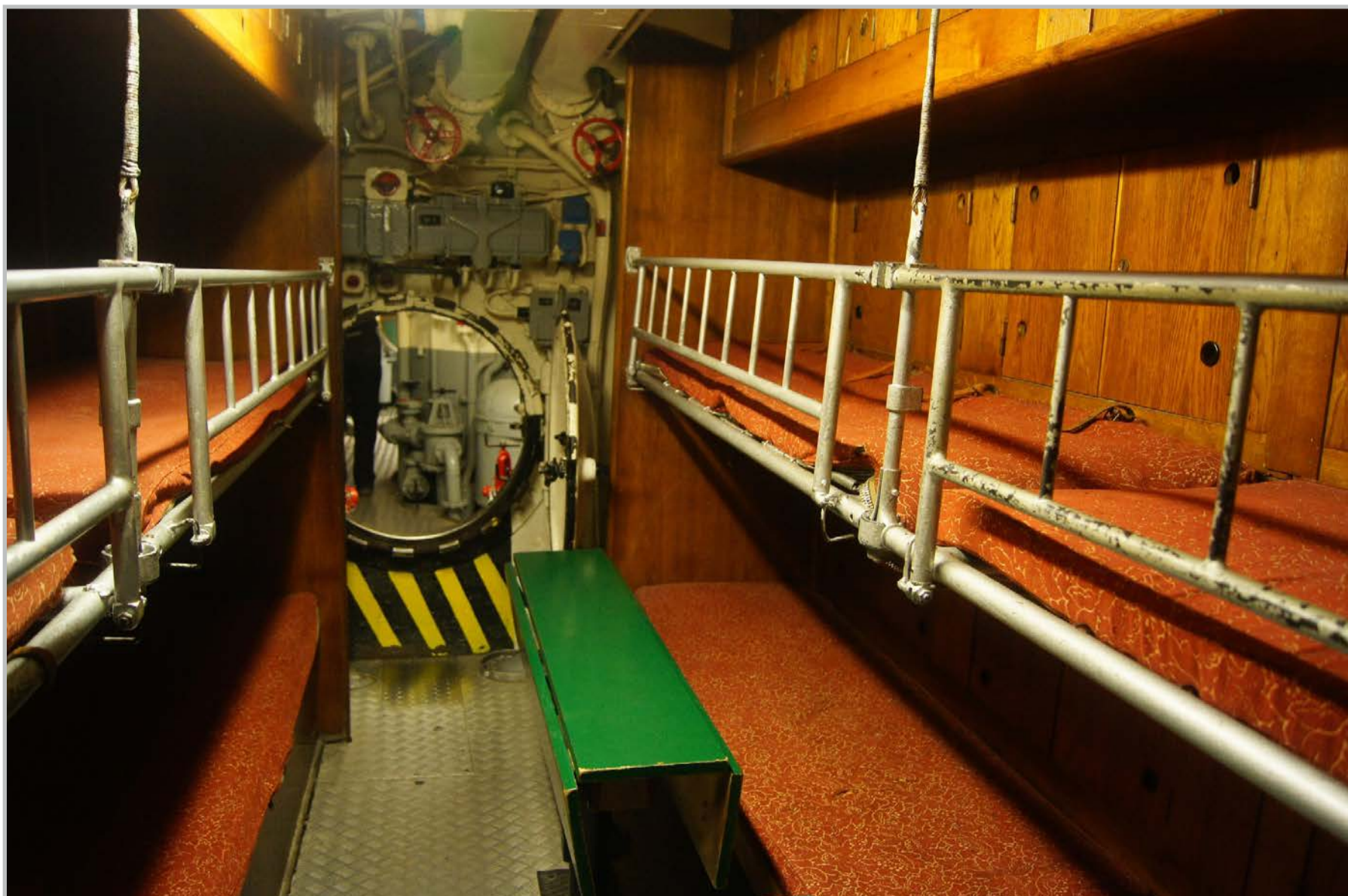


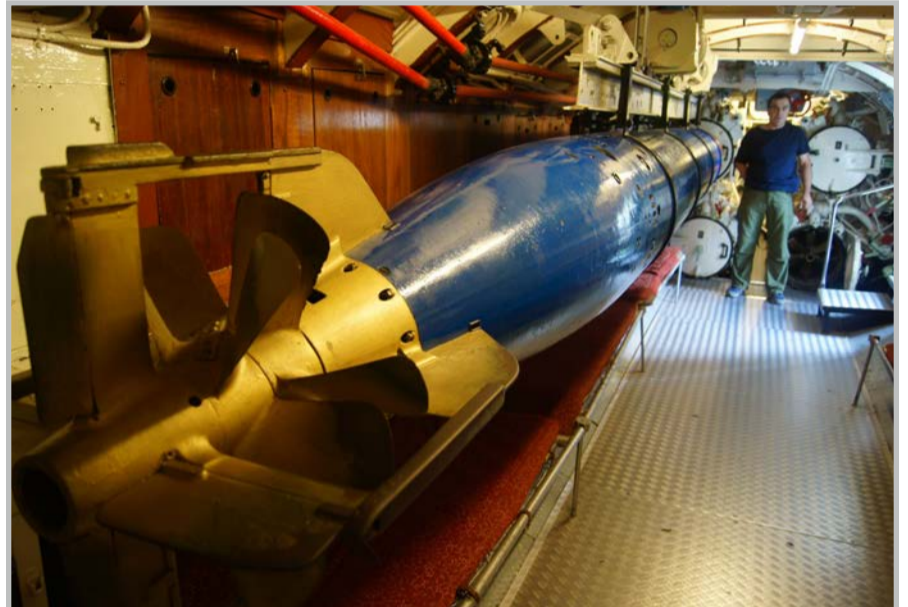
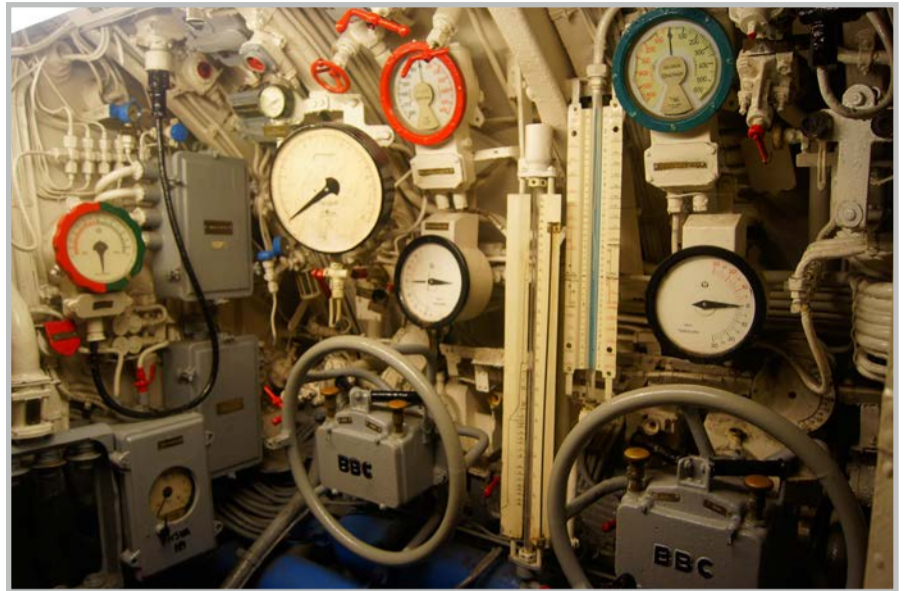
na północ ok. 100 km i będziemy mogli zwiedzić niemiecką łódź podwodną z czasów II wojny światowej. Nie zastanawialiśmy się nawet przez chwilę – ruszyliśmy ku plaży w miejscowości Laboe.

Na plaży w kurortowej miejscowości Laboe (120 km na północ od Hamburga) udostępniono do zwiedzania niemiecką łódź podwodną U-995. Był to niemiecki okręt typu VII C/41, który wszedł



Niemiecka łódź podwodna U-995.





Niemiecka łódź podwodna U-995.



do służby w 1943 roku. Został wcielony do 5. Floty w Kilonii celem treningu i zgrania załogi, m.in. na wodach Zatoki Gdańskiej. Kilka miesięcy później rozpoczął służbę jako jednostka bojowa. Podczas wojny U-995 zwalczał alianckie konwoje i radziecką żeglugę przybrzeżną na Oceanie Arktycznym i Morzu Barentsa. Odbył dziewięć patroli

bojowych, podczas których zniszczył kilka radzieckich jednostek pływających.

W momencie zakończenia wojny U-995 znajdował się w Trondheim, gdzie stał się zdobyczą Brytyjczyków. W październiku 1948 roku okręt został przekazany Norwegii, zaś w grudniu 1952 roku →



*Radziecka łódź podwodna z lat 60. w Peenemunde.*



po modyfikacjach został wcielony do marynarki norweskiej pod nazwą KMN „Kaura”. W 1962 roku został wycofany ze służby i niedługo potem odsprzedany Niemcom za symboliczną 1 markę. W czasie renowacji przywrócono mu wygląd z końca wojny. Od października 1971 roku jest okrętem muzeum w Laboe w sąsiedztwie pomnika poświęconego ofiarom wojny na morzu.

Od kwietnia do października U-boat’a U 995 można zwiedzać codziennie w godzinach 10 – 18. Od listopada do marca muzeum jest czynne trochę krócej, w godzinach 10 – 16. Bilet wstępu kosztuje 6 Euro, dla dzieci i studentów tylko 4,50 Euro. Obok znajduje się też pomnik „Poległych na morzy w czasie wojny”, ale tego nie zwiedzałem. Według ocen

zamieszczanych w Internecie na portalu Google, ponad 4200 osób oceniło atrakcyjność U-boat’a – muzeum na 4,5 (w 5 stopniowej skali).

W tytule napisałem: ... i coś przy okazji. Wracając do Polski pojechaliśmy jeszcze do Peenemunde (odległego od Świnoujścia o 60 km). Tam też można zobaczyć okręt podwodny, ale już zupełnie z innych czasów. Jest to radziecka jednostka z połowy lat 60., pozostająca w służbie do połowy lat 90. Jest to ciekawy relikw z czasów „zimnej wojny”.

Radziecka łódź podwodna na Peenemunde to „projekt 651” – radziecki uderzeniowy okręt podwodny o napędzie konwencjonalnym (diesel+elektryczny), uzbrojony w pociski rakietowe. W latach →→



Replika rakiety V-2.



Niemiecki ośrodek badawczy nad „wunderwaffe” w Peenemunde.

1962–1968 zbudowano ich tylko 16 sztuk. Ostatni okręt tego typu został wycofany ze służby w 1994 roku.

Niedaleko portu w Peenemunde jest do zwiedzenia jeszcze jeden ciekawy obiekt – ośrodek, gdzie w czasie wojny Niemcy pracowali nad „cudowną bronią”, czyli bombami latającymi V-1 i raketami V-2. Jest to dodatkowo ciekawa historia, gdyż sporo jej śladów znajduje się również w Małopolsce i na Podlasiu. W 1944 roku Niemcy testowali tę broń wystrzeliwując ją z poligonu Blizne (między Mielcem a Rzeszowem) pociski zaś lądowały na Podlasiu, najwięcej w okolicach Drohiczyzna, Siemiatycz i Sarnak.

Spojrzałem na mapę. Z Warszawy do Laboe jest 1050 km, z Poznania – 630 km, a z Katowic 880 km. To dobry dystans na weekendową wycieczkę motocyklową. ■



Replika wyrzutni bomb latających V-1.

# W dorzeczu Narwi, Bugu i Liwca

TEKST I ZDJĘCIA: MAREK HARASIMIUK

Kiedy już kumple motocyklowi, na działce jednego z nich, zbiorą się w piątkowe popołudnie, to oprócz smakowitych pieczystych dań i szklaneczek w dłoniach, jeśli tylko są zamiłowanymi turystami, to naturalnie uzgadniają trasę sobotniej wycieczki!

**P**iotrek z ksywą „Strażak” ma działkę nad Bugiem, koło Wyszkowa, więc zaplanowana trasa przebiegała tak jak jest w podtytule tej wycieczki. Ba, nawet z naddatkami udało się ją zrealizować.

Pierwszym obiektem, który obejrzelśmy był kościół w Wyszowie. Specjalnie popatrzyliśmy na budynek, który był plebanią w dramatycznym, pełnym strategicznych zwrotów roku 1920. Kiedy nawała bolszewicka kłębiła się już na przedpolach Warszawy i

*Wyszków – Rząśnik – Lubiel Nowy – Długosiodło – Brok – Małkinia – Treblinka – Sokołów Podlaski – Węgrów – Stara Wieś – Loretto – Kamieńczyk – Wyszków.  
Ponad 220 km.*

nad Wkrą oraz usiłowała sforsować Wisłę w rejonie Włocławka i Płocka, to tutaj w Wyszowie (na ple- →→



Wyszków. Czy to tę parafię opisywał Żeromski?

banii) spotkał się, in pleno titulo, przyszły rząd kolejnej czerwonej republiki Sowdepia – jak wtedy mawiano o Kraju Rad Robotniczo-Chłopskich. „Rząd” przyjął nazwę: Tymczasowy Komitet Rewolucyjny Polski. Byli to Dzierżyński, Marchlewski, Kon i inni. To tutaj, przy miejscowym proboszczu, snuli swoje wizje przynależności Polski do opływających w rajskich rozkoszach narodów, zbolszewizowanej w ogromnej większości Rosji, które potem opisał Stefan Żeromski. Na dwadzieścia lat udało się ich krwawe mrzonki odesłać do lamusa. Ale po drugiej wojnie... niestety wypłynęły jak „diabeł z pudełka”. Ziemie polskie zagarnięte w rozbiorach przez Rosję zawsze były „dojną krową” dla zarówno białych jak i czerwonych imperatorów rosyjskich.



**Lubiel Nowy. Przed drewnianym kościołem stoi taki pomnik.**



**Brok. Na wieży dzwonnej średniowiecznego kościoła w Broku kontynuowana jest pamięć o „Ince”.**

Z Wyszkowa położonego nad malowniczym Bugiem jedziemy w stronę Narwi. Właściwie Wyszków z trzech stron jest otoczony Puszcza Białą, ale od Rząśnika jedziemy już wśród uprawnych pól. W wiosce Lubiel Nowy jest uroczy drewniany kościół a obok niego stoi m.in. pomnik poświęcony bohaterom, którzy od odzyskania niepodległości w 1918 roku walczyli o nią nieustannie do naszych czasów. Oczywiście formy walki zmieniały się w zależności od okoliczności. Tutaj też ocieramy się o Narew. Coraz bardziej lesistymi terenami docieramy do spokojnego i zadbanego miasteczka jakim jest Długosiodło. Dalej kierując się na południe dojeżdżamy do szosy Warszawa – Białystok i nią chwilę pomykamy w stronę zjazdu na Brok. Do Broku jedziemy wśród ostępów Puszczy Białej. Tutaj znowu zetkniemy się z zakolami Bugu. Ale najpierw warto zatrzymać się przy opisywanym już w innych trasach obiekcie czyli kościele w stylu gotyku mazowieckiego. Sam kościół to piękna bryła, a na doda- ➔➔





*Zakola Bugu koło Broku.*

tek na wieży dzwonnej jest malowidło upamiętniające „żołnierzy wyklętych”. Tutaj jest portret „Inki” czyli Danuty Siedzikówny, której gryps z ubeckich lochów, przemycony jakoś na zewnątrz, oznajmiał że: „zachowałam się jak trzeba”.

Ruszamy dalej, zaraz za Małkinią znowu prze-

prawiamy się przez Bug i docieramy do Treblinki. To straszne miejsce, gdzie Niemcy wywieźli pociągami i zagazowali wiele dziesiątków tysięcy Żydów z warszawskiego getta. Zmęczeni upałem, który wtedy panował, nie dotarliśmy do miejsca gdzie stoi pomnik i leżą kamienie wspominające miejsca, z których Żydów wywożono.



*Muzeum zagłady Żydów w Treblince.*

Kolejny punkt, który zwiedziliśmy, to Sokołów Podlaski. Przy rynku, nad którym wystercza się kościół, jest pomnik. Na imitującym drewno krzyżu zawieszona jest rogatywka z orłem w koronie. Jest to odsłonięty w 2012 roku pomnik żołnierzy walczących z komunistycznym zniewoleniem w latach 1944 – 1950. Też tutaj, w Sokołowie, Rosjanie powiesili księdza Stanisława Brzósę, który w wieku 31 lat był generałem i naczelnym kapelanem województwa →→



**Krzyż „Niezłomnych” na rynku w Sokółce Podlaskiej.**

podlaskiego. Był jednym z ostatnich znaczących powstańców styczniowych (1863 – 1865). Jadąc w stronę Węgrowa w odpowiednim momencie przypomniałem sobie, że jesteśmy głodni i zatrzymaliśmy się przed gustowną restauracją. Niestety pandemia strachu ciągle jeszcze pokutująca spowodowała, że zjedliśmy umiejscowioną tuż przy niej grochówkę z „wkładką” z dymiącej wojskowej kuchni polowej. Myślę że właściciel w ten rozpaczliwy sposób niwelował kretynizmy najrozmaitszych zarządzeń. Wcale zresztą nie żałuję, bo było niedrogo i pożywnie.

Węgrów jest położony nad Liwcem, który do połowy XVII wieku był spławną rzeką, po której płody ziem polskich płynęły do Bugu, Narwi i Wisły, a tam do Gdańska. Dopiero blokada Gdańska przez szwedzką flotę w czasie tzw. „potopu” położyła na długo prosperity takich miasteczek jak



Węgrów. To wtedy powstały w mieście znamienite kościoły, budynki mieszczan czy spichrze. Jednym z najokazalszych budynków, zachowanych do dzisiaj, jest tak zwany „Dom Gdański”. Kupcom z dalekiego Gdańska opłacało się postawić taką faktorię w odległym Węgrowie. Niezły tu musiał „biznes” odchodzić! W kościelnej zakrystii jest „cudowne” zwierciadło Mistrza Twardowskiego. Ale już je kiedyś oglądałem i w tym pękniętym i zmatowiałym kawałku żadnej, ani dobrej ani złej, przyszłości, się nie dopatrzyłem. Widocznie jestem człowiekiem jeżdżącym znikąd donikąd!



**Kościół przy rynku to wizytówka Węgrowa.**

Z Węgrowa jedziemy już w stronę Wyszkowa. Ale po drodze, kilka kilometrów za Węgrowem, jest Stara Wieś, w której ogrodzony metalowym parkanem i niedostępny jest neogotycki pałacyk, w którym swoje kursokonferencje odbywają narodzi-bankowcy-polscy. Teraz jest to niezwykle luksusowy obiekt, ale jak byłem w jego ruinach na kolonii jeszcze w latach 50. to były to tylko ceglane ściany, ledwie zadaszone. Zrujnowali i ograbili ten pochodzący z XVI wieku obiekt „oswobodziciele” w 1944 roku.

Jadąc w pobliżu Liwca, za Łochowem go przecinamy i odbijamy w stronę Kamieńczyka nad Bugiem. Po drodze jest miejscowość o włoskiej nazwie czyli Loreto. Tylko że ta oryginalna miejscowość koło Ankony, będąca miejscem kultu maryjnego, nazywa się Loreto. Nowoczesny kościół z białego

kamienia, przypominający kształtem kościoły we Włoszech, powstał dopiero w tym stuleciu. Ale klasztor ss. Loretanek egzystuje tu od 1928 roku. Wokół rozciąga się spory kompleks religijno-wypoczynkowy (Liwiec tuż, tuż). W kościele też wieje koronawirusem i krzesła są od siebie odsunięte na magiczny dystans 1,5 m.

Wśród żywicznych lasów osiągamy rynek w Kamieńczyku. Kamieńczyk leży prawie nad połączeniem się Liwca z Bugiem. Gdyby

nie „Strażak” to w życiu bym nie zwrócił uwagi na drewniany domek przy rynkowej pierzei. A tymczasem tutaj jest niezwykle ciekawe i pełne najrozmaitszych eksponatów prywatne muzeum etnograficzno-historyczne pana Henryka Słowikowskiego. Jest tam nawet hełm rycerski z kolczugą →→



**Pałacyk neoklasycystyczny w Starej Wsi.**

wydobyty z nadbużańskich bagien. Ilość najrozmaitszego oręza oraz rozmaitych wyrobów ludowych jest wręcz przytłaczająca. Aż nie chce się wierzyć, że mógł tego dokonać jeden człowiek. O takich zbiorach mówiło się, że to: „silva rerum – las rzeczy”. Ba, są tutaj też bliskie naszemu sercu motocykle oraz kolekcja siodeł kawaleryjskich. Tym trudniej przyszło nam opuścić te wiejące miłym chłodem izby, gdyż na dworze panował niezły skwar. Potem już tylko zrobiwszy wieczorne zakupy utknęliśmy na osłoniętym winną latoroślą, tarasie domu „Strażaka”. Grill skwierczał kaszanką i boczkiem, a w



**Kościół w Loretto.**

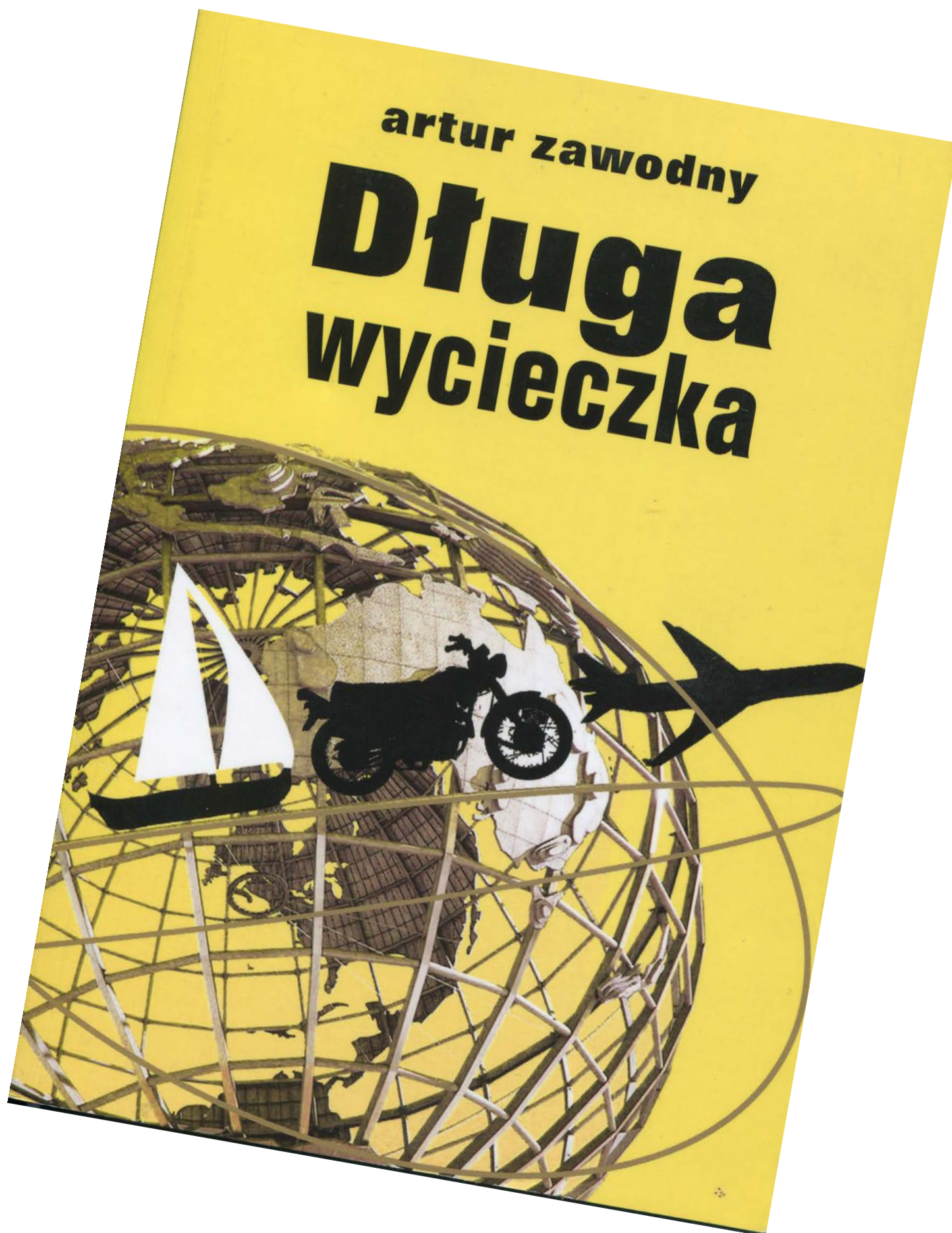
rękach pobłyskiwały szklanice. Toasty mogły być tylko takie: „Za piękne okoliczności przyrody!” oraz, widząc po drodze tyle ostrzeżeń przed „pandemią”: „Abyśmy zdrowi byli!”



**Muzeum w Kamieńczyku prezentuje się bardzo skromnie, ale zawiera zadziwiająco bogate i niezwykle ciekawe zbiory. Koniecznie trzeba je obejrzeć.**

Powieść w odcinkach

# Artur Zawodny „Długa wycieczka” (cz. 9)



## Rozdział IX

### W biurze



I znów Hongkong! W czasie mojej podróży po Chinach młodzież, bo tak nazywałem moich inżynierów, spisywała się wspaniale, chociaż żaden z nich nie miał więcej niż trzydzieści pięć lat, a wielu z nich nieco ponad dwadzieścia. Z powierzonych obowiązków wywiązali się znakomicie, może też i dlatego, że zawsze dbałem o bezpośrednią, życzliwą atmosferę w naszym zespole, aby praca była przyjemnością, a nie żmudną orką.

Często, nawet tym najmłodszym inżynierom, dawałem jakieś łatwiejsze zadania, aby nabierali doświadczenia. Było to logiczne postępowanie, ale nie wszyscy tu, w Hongkongu, tak myśleli. Jeden z tych początkujących powiedział mi kiedyś, że jego poprzedni szef nie był tak skłonny do bezpośredniej współpracy ze swoimi podwładnymi, wiele przed nimi ukrywał z obawy, żeby nie okazali się lepsi, co stanowiłoby zagrożenie dla jego pozycji. Kiedy przy jakiejś okazji wywiązała się dyskusja na ten temat, powiedziałem im, że jeśli oni będą więcej umieć, to ja będę miał mniej pracy. Kiedyś Bob, mój były szef z Keystone, oświadczył mądrze: „Szef jest zawsze taki dobry, jak jego zespół”. Miał rację, bo cóż szef sam może zrobić?

Zarówno w pracy, jak i w życiu byłem bardzo obowiązkowy i punktualny, przestrzegałem terminów realizacji poszczególnych projektów, a często nawet oddawałem projekt do realizacji przed wyznaczonym terminem, ku zadowoleniu naszych klientów i kontrahentów. Pewnego razu na dobrym obiedzie, kiedy już zapanował wesoły nastrój, zażartowałem: „Gdybyście znali polskie znaczenie mojego nazwiska, to na pewno nigdy nie dostałbym tutaj pracy”. Wyjąłem z aktówki słownik polsko-angielski i kazałem mojemu szefowi znaleźć hasło „zawodny”. Kiedy ten głośno odczytał angielskie tłumaczenie, wszyscy wybuchnęli śmiechem.

Z tą punktualnością to nieraz było do przesady. Otóż w 1985 roku odwiedził mnie mój brat Ali. Akurat w tym czasie brałem udział w maratonie, do którego byłem doskonale przygotowany. Ali chętnie poszedł ze

mną na linię startu, lecz wiedząc, że będzie musiał czekać, zapytał: „Jak długo to potrwa?”. Mając już trochę doświadczenia z poprzednich moich udziałów w maratonach oraz znając swoje możliwości odpowiedziałem: „Daj mi jakieś trzy i pół godziny.” Przybiegłem do mety w drugim moim najlepszym czasie: 3:30:35, a Ali powitał mnie słowami: „Spóźniłeś się ponad pół minuty!”.

Bieganie było i jest do dziś nierozłączną częścią mojego życia. Później opowiem, jak pełen ludzi samolot czekał na lotnisku, aż zakończę mój dziesięciokilometrowy bieg.

Kiedy do końca stulecia brakowało pięciu lat, mój zespół liczył około dwudziestu pięciu osób. Wśród nich znaleźli się Giorgio i Grisza, jeszcze z Keystone, oraz dwóch innych inżynierów technologów z Polski, którzy pracowali w dziale produkcji. Trudno było tu znaleźć dobry personel, dlatego też mniej więcej w tym samym czasie sprowadziłem mojego brata Michała, mieszkającego w USA, który inżynierskie szlify zdobywał w Zakładach Radiowych Kasprzaka. Mike, bo tak go tu nazywano, spisywał się doskonale, a ponieważ pracował w produkcji, miałem z nim nie tylko częste kontakty zawodowe, lecz również prywatne, rodzinne. Po jakimś czasie zaczęła się o niego starać jakaś firma konkurencyjna, a jej naczelny dyrektor naciskał na mnie, abym namówił Michała do zmiany pracy. Upłynęło parę lat, Mike w końcu odszedł i do dziś pracuje dla konkurencji.

Tak jak poprzednio pisałem, tworzyliśmy zwartą grupę i pracowaliśmy w zespole. Brakowało nam zupełnie chęci imponowania innym, królowała bezpośredniość i życzliwość. No, może tak niezupełnie, bo nieraz dochodziło do kontrowersji i trzeba było twardo odmówić inżynierowi, wówczas okazywało się przydatne słynne powiedzenie: „Szef nie zawsze jest mądrzejszy, ale zawsze ma rację”. Taka żartobliwie dodana uwaga osładzała odmowę inżynierowi, którego propozycja wędrowała do kosza.

Kiedy jeszcze „Lady Baba” stała na przystani, nieraz brałem chętnych na rejs, a później zorganizowałem też dziesięcioosobową ekipę biegaczy. Razem przebiegliśmy dziesięć kilometrów po dawnym lotnisku w Hongkongu, a w 1997 roku jeden z kolegów dał się nawet namówić na udział w maratonie. Przyznam się, że nie byłem zadowolony, widząc przed sobą jego plecy gdy przekraczaliśmy linię mety.





Niby był piętnaście lat ode mnie młodszy, ale uważałem, że powinien pozwolić mi się pokonać, bo przecież byłem jego zwierzchnikiem!

Byłem z tego bardzo niezadowolony, bo trenowałem wytrwale, a jedynie dobre przygotowanie pozwala na dobre ukończenie biegu. Każdą wolną chwilę wykorzystywałem na treningi, moją normą w tym czasie było przebiec 80 – 90 kilometrów tygodniowo. Byłem bardzo niezadowolony, kiedy właśnie wtedy wypadł mi służbowy wyjazd do Tokio. Rad nie rad musiałem stawić się na lotnisku, nadałem bagaż, dostałem kartę pokładową i udałem się do poczekalni. Kiedy tak siedziałem, czytając gazetę, usłyszałem z głośników komunikat, że nasz lot jest opóźniony aż o trzy godziny z przyczyn technicznych. No, tyle czasu to ja tu nie będę siedział! Przyszło mi do głowy, że wykorzystam go na bieganie. Z lotniska do mojego domu miałem dziesięć minut szybką koleją, więc wskoczyłem do wagonu i po pół godzinie byłem na stadionie. Po niecałych dwóch godzinach wracam na lotnisko, gdzie ku mojemu zdziwieniu słyszę komunikat: „*Mr Zawodny, please go immediately to the gate, we are waiting for you*”. Dobiegłem zdyszany, bo było dość daleko, a kiedy wpadłem na pokład powitały mnie owacyjne oklaski! Mój inżynier, z którym leciałem, powiedział mi, że opóźnienie skrócono, a samolot czekał na mnie przeszło pół godziny, oznajmiając innym podróżnym

o poszukiwaniu „zagubionego” pasażera. Ale niestety, nawet to nie pomogło i mój pracownik przybył do mety przede mną.

Wiele razy trafiały się błędy mniej lub bardziej poważne, a co za tym idzie, kosztowne. Jeżeli koszty wzrastały, to nie tylko dlatego, że trzeba było zastosować nowe formy lub narzędzia w produkcji, ale też dlatego, że dostawy aparatów do sklepów były opóźnione.

Unikaliśmy zwykle wytykania palcami delikwenta, z którego winy wynikały problemy. Pamiętam, że kiedyś młody, początkujący inżynier zrobił poważny błąd i spędził kilka wieczorów na poprawianiu rysunków. Na zebraniu, na którym konstrukcja została wreszcie zatwierdzona do produkcji, pocieszyłem go tak, aby każdy słyszał:

– Nie martw się, czy wiesz, kto nie popełnia błędów?

– No nie wiem, chyba nikt!

– Nieprawda – mówię. – Ten nie robi błędów, kto nic nie robi.

Natychmiast po tym Tony, moja „prawa ręka”, kierownik sekcji mechanicznej, dorzucił:

– No i oczywiście Art nie robi nigdy żadnych błędów!

Wszyscy uczestnicy zebrania, a było nas chyba dziesięciu, parsknęli głośnym śmiechem, ja oczywiście też. Żeby uzupełnić wypowiedź Tony’ego, dorzuciłem szybko:

– Bo ja już wszystkie możliwe błędy popełniłem, więcej ich nie ma.

Innym razem, kiedy przedstawiałem na spotkaniu jakieś skomplikowane rozwiązanie konstrukcyjne, żaden z inżynierów nie wierzył, że to może być skuteczne. Wtedy powiedziałem:

– Gwarantuję, że to dobry pomysł, a jeśli nie – to zjem cały aparat!

Wszyscy wybuchnęli śmiechem, konstrukcję jakoś dopracowaliśmy, ale sekretarka przyniosła mi później na talerzu kompletny aparat, a obok postawiła pieprz i sól. Ależ to były miłe czasy!

Motocykl, którym podróżowałem po Chinach, przypląnął





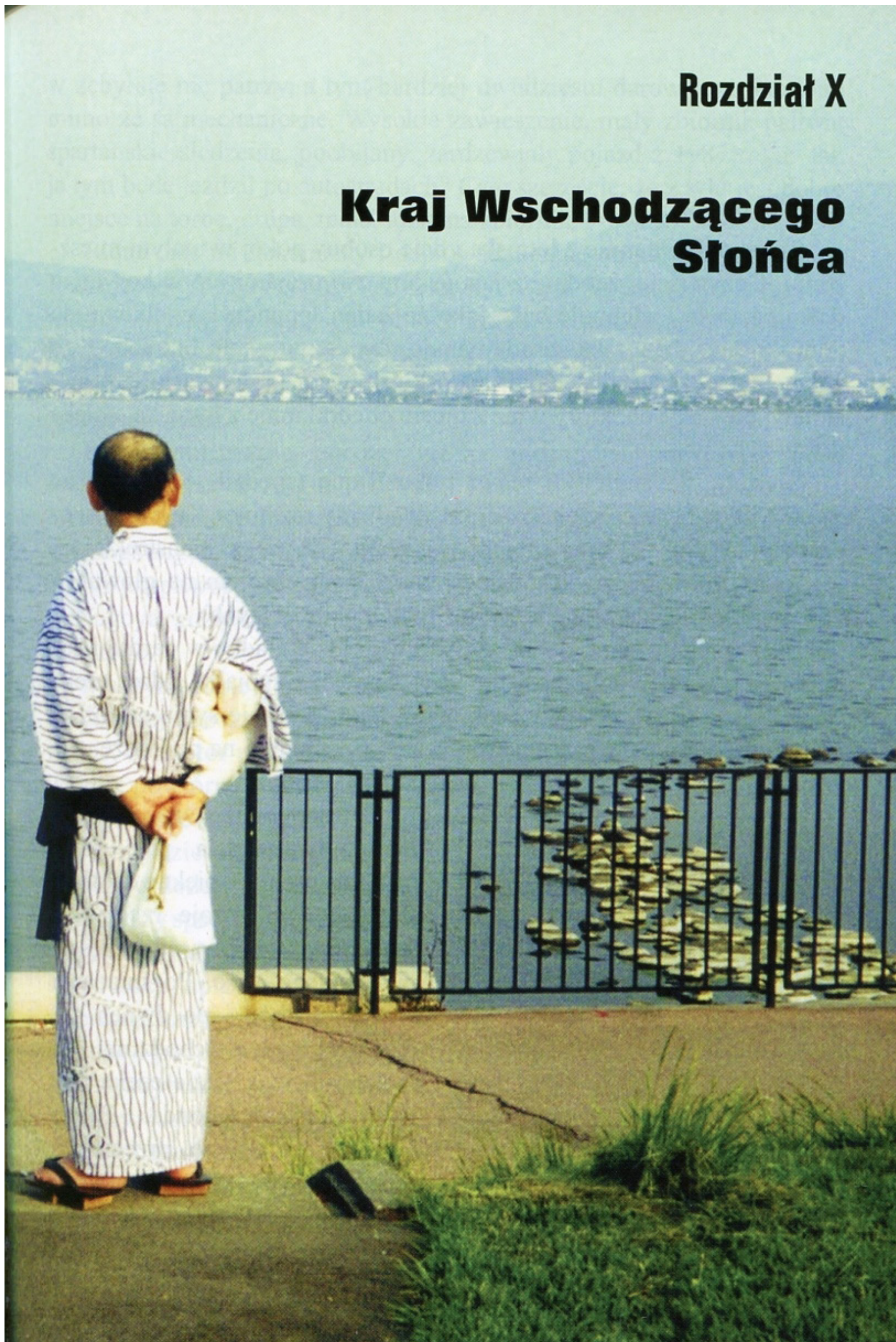
wkrótce do Hongkongu i nawet czasami jeździłem nim do pracy, mimo że z parkowaniem koło domu były problemy. Kilka razy zapłaciłem mandat (czterdzieści pięć dolarów) za postój na chodniku, chociaż stawiałem maszynę na uboczu, z dala od ruchu pieszego. Wynajęcie garażu podziemnego kosztowało czterysta dolarów miesięcznie, co było nonsensem, bo za mieszkanie o powierzchni pięćdziesięciu pięciu metrów kwadratowych płaciłem tysiąc dwieście dolarów. Znalazłem więc bardzo proste rozwiązanie – brałem motocykl do biura.

Trudno sobie wyobrazić bardziej zatłoczone miasto, nawet na niektórych ulicach w centrum, na ciasnych chodnikach, czułem się jak w zatłoczonym tramwaju. Już nie mogłem się doczekać wyjazdu do USA, który miał nastąpić właśnie na przełomie stuleci. Wtedy też miał nadejść koniec świata lub też całkowity krach systemu komputerowego.

Będąc na Dalekim Wschodzie, wykorzystywałem geograficzne położenie Hongkongu, aby zwiedzić kilka egzotycznych krajów, do których lot stąd trwa kilka godzin. Celem mojej następnej wyprawy była Japonia. Dzięki znajomości z Rique'em, japońskim inżynierem, którego znałem jeszcze z czasów Keystone, a także dzięki uprzejmości jego kolegi wypożyczyłem niewielką hondę 250 (chętnie wziąłbym moją yamahę SR500, ale koszt transportu i zawile formalności zniechęcały do tego rozwiązania). Lecę zatem samolotem do Nagoya, gdzie Rique będzie na mnie czekał na lotnisku. Na czas nieobecności przydzielam swoim inżynierom robotę, no i z radością wyrywam się na tydzień z biura.

**Rozdział X**

**Kraj Wschodzącego  
Słońca**



Rique odbiera mnie z lotniska i daje osobny pokój w małym mieszkaniu. Oczywiście, zgodnie z japońskimi zwyczajami już w korytarzu dostaję kapcie i zdejmuję buty, jako że żaden Japończyk w obuwii do domu nie wejdzie, taka zasada panuje również w wielu biurach. Jego żona, Mutsuki, częstuje mnie japońskim piwem, a dwunastoletni nieśmiały jedynak Yoh, który wraz z ojcem odebrał mnie z lotniska, ucieka do swojego pokoju.

Niestety, po angielsku mówi tylko Rique (spędził jedenaście lat w USA, notabene cały ten czas pracowaliśmy razem w Keystone. Początkowo Rique, był inżynierem elektronikiem, ja zaś konstruktorem zespołów mechanicznych, później, kiedy awansowałem na głównego konstruktora, Rique został jednym z moich podwładnych).

Wspominamy stare, dobre czasy, piwko idzie gładko w gardło i coś około jedenastej – dobranoc. Idę spać do swojej sypialni, gdzie czeka moje łóżko, czyli twarda japońska mata. Japończyk nie sypia na łóżku; maty o grubości paru centymetrów leżą bezpośrednio na podłodze. Ale podobno to zdrowiej wyspać się na twardym pościeliu...



Ranek budzi nas wspólnie: dwadzieścia pięć stopni Celsjusza i piękne słońce. Przepakowuję swoje rzeczy do wodoodpornej torby, na szczęście nie ma tego dużo. Po śniadaniu – w samochód i po dwóch godzinach jazdy wchodzimy do małego garażu, gdzie czeka mój nowy pojazd, honda. Patrząc i oczom nie wierzę: przecież to motocykl do jazdy terenowej! No ale darowanemu koniowi

w zęby się nie patrzy, a tym bardziej dwudziestu darowanym koniom, mimo że są mechaniczne. Wysokie zawieszenie, mały zbiornik paliwa, spartańskie siedzenia, poobijany, zardzewiały pojazd z 1987 roku! Jak ja tym będę jeździł po autostradach? Całe szczęście, że z tyłu jest dobre miejsce na torbę, druga, mała, idzie na zbiornik.

Rique daje mi dokumenty i odprowadza mnie do głównej autostrady. Radzi jechać do słynnej góry Fudzi, najwyższej w Japonii (3776 m n.p.m.); jest to wygasły wulkan, symbol tego kraju, nie można jej nie obejrzeć, kiedy jest się w Japonii. Podobno przy dobrej pogodzie widać ją nawet z Tokio (około stu kilometrów!). Niestety, szczyt zobaczyłem dopiero następnego dnia.

Parę minut później „siedzę” już na autostradzie, oczywiście jadąc lewą stroną jak w Anglii, Australii, Hongkongu czy Nowej Zelandii. Wiem, że mam jechać w kierunku Tokio, niestety, moja mapa nabyta w Hongkongu nie podaje zbyt dużo szczegółów. W końcu, po wielu trudach i wątpliwościach, trochę na węch, trochę na czucie, wydostaję się za Nagoya, gdzie znaki firm Toyota, Toyokawa, Shizuoka wskazują dalszą drogę.

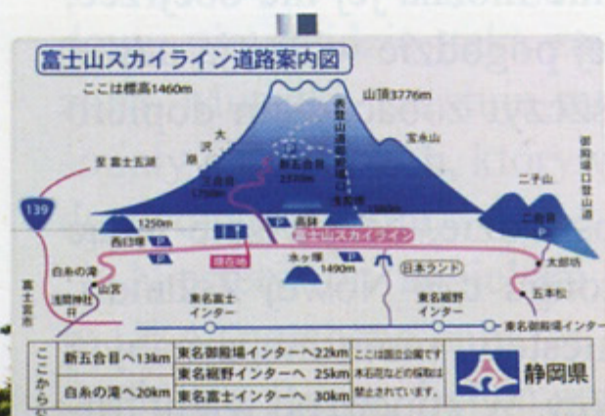
Maszyna idzie gładko, cicho, nie trzęsie, aż dziw bierze. I w dodatku wszystko działa; kierunkowskazy, światła, warto również wspomnieć, że motor pali „z kopa”! Tankuję pod korek i – ku memu zdziwieniu, powtórne tankowanie wykazuje przeciętne zużycie 2,7 litra na sto kilometrów. Ale tanioccha! Benzyna kosztuje tu coś około dolara za litr, o trzydzieści centów taniej niż w Hongkongu!

Warto dodać, że tankowaniu towarzyszy specyficzny dla Japonii rytuał: kiedy samochód zbliża się do stacji, uprzejmi pompierze wybiegają naprzeciw, kłaniają się głęboko i podprowadzają pojazd pod dystrybutor. Kilku poloruje szyby, lusterka i światła. Jeśli ktoś z obsługi musi się udać na zaplecze po coś, czego potrzebuje klient, to zwykle biegnie i to



w obie strony (nie widziałem powoli idącego pompiaza). Oczywiście kiedy klient odjeżdża, zegna go ukłon w pas. Obyczaj ten jest jednak częściej praktykowany w małych miejscowościach niż w metropoliach, oczywiście motocykliści są tu traktowani podobnie.

Nazajutrz w drogę do góry Fudzi. Ponieważ moja mapa jest kiepska, a japońska mało czytelna, włokę się mniej więcej w kierunku Fudzi. Szkoda, że jest nieco pochmurno, bo mógłbym chociaż widzieć kierunek.



Jeszcze tylko jakaś godzinka jazdy krętą drogą i jestem na wysokości dwóch tysięcy czterystu metrów, dalej można już tylko na piechotę. Na parkingu pełno motocykli wszelakiej maści. Podobno w lipcu i sierpniu tworzą się tu zatory, całe szczęście, że teraz było tylko kilka autokarów. Na to, aby wejść na szczyt i obejść krater wulkanu dookoła, potrzeba około czterech i pół godziny. Tak ambitny to ja nie jestem, jadę dalej do miasta Kyoto.

Kiepska mapa, niejasne oznakowania i brak doświadczenia na japońskich szosach, kierują mnie zamiast na trasę szybkiego ruchu na małą, boczną drogę. Przez kilka godzin snuję się powoli, wśród tysięcy samochodów, smrodu, setek skrzyżowań ze światłami, aby skonany dotrzeć do Suva (w ciągu osiemnastu godzin przejechałem zaledwie dwieście dziesięć kilometrów!).

Okazało się, że ta droga łączy dziesiątki małych miasteczek przemysłowych, mimo że moja mapa pokazuje zaledwie trzy lub cztery. Tu dopiero na własnej skórze doświadczyłem, jak gęste jest zaludnienie w Japonii i jak tysiące małych przedsiębiorstw napędzają japońską gospodarkę. Nie przypominam sobie, abym kiedykolwiek przeszedł takie długie tortury na drodze! A do tego dwadzieścia osiem stopni Celsjusza i duża wilgotność! Z ledwością znajduję hotel





(niecałe siedemdziesiąt dolarów) i po chudym obiadku padam nieżywy na prawdziwe hotelowe łóżce.

Rano miła niespodzianka: krótki spacer przy wspaniałej pogodzie doprowadza mnie do uroczego jeziora, a wokół brzegu jest piękna ścieżka do biegania. Co więcej, miejscami ścieżkę pokrywa tartan, podobnie jak bieżnia na stadionie. Wracam do hotelu, przebieram się i „leczę” dziesięć kilometrów, jako że przez dwa dni nie biegałem.

Potem wyruszam do autostrady nad Pacyfikiem, kierując się do miejscowości Igoigawa. Przed wyjazdem z Suva czeka mnie nowa niespodzianka: widzę skupisko dilerów motocykli: Yamaha, Honda, Harley, Suzuki, BMW, Kawasaki. Zatrzymuję się i wchodzę do salonu BMW, gdzie młody człowiek cieszy się, że ma z kim porozmawiać swoją kiepską angielszczyzną.



Warto wspomnieć, że w Tokio jest cała dzielnica, gdzie mają swoje salony dilerzy motocykli, przeważnie używanych. Dzielnica ta, zwana Ueno, mieści również dziesiątki sklepów z akcesoriami, niektóre z nich specjalizują się w sprzedaży części do motorów wyczynowych, cruiserów, opon, dekoracji (Harley jest w tym górá).

Nie mogłem się nieraz nadziwić się, że czteropiętrowy sklep jest wypełniony od góry do dołu częściami i można tam kupić dosłownie wszystko. Nigdzie nie udało mi się znaleźć sklepów lepiej zaopatrzonych. Jak kiedyś mnie zapewnił jeden ze sprzedawców – „jeżeli u nas nie możesz czegoś znaleźć, to ta rzecz prawdopodobnie nie istnieje”. Tylko w małych miejscowościach zaopatrzenie jest już nieco ograniczone, można jednak wszystko zamówić.

Teraz parę słów o trudnościach językowych. W dużych hotelach zawsze ktoś mówi po angielsku, ale na ulicy – klops. Czasem jacyś studenci lub uczniowie szkoły średniej szukają okazji do rozmowy, jako że język angielski jest tu obowiązkowy. Pierwszy hotel, w Fuji City, znalazłem bez trudu sam, o drugi, w Suva, musiałem pytać. Oczywiście nikt nie wie, co to „hotel”, toteż dopiero rozmówki japońskie wyjaśniły mi, że „hotel” to *hoturu*, więc szybko skierowano mnie, gdzie trzeba.



Wracam na drogę do Igoigawa. Szosa wąska, wyprzedzanie niemożliwe, toteż jeżeli mam przed sobą ciężarówkę, to zwykle ona dyktuje tempo. W końcu trafiam na górzysty teren i przez jakiś czas przejeżdżam tunelami. Wiele z nich ma, ku memu zdziwieniu, kiepskie oświetlenie, w dodatku powierzchnia drogi chwilami jest wilgotna, co zmusza do ostrożnej jazdy. Nie przesadzam, ale tuneli naliczyłem kilkanaście. W końcu wpadam na płatną autostradę i po osiemdziesięciu kilometrach szerokiej drogi, uboższy o osiemnaście dolarów opłaty, po przejechaniu tego dnia dwustu siedemdziesięciu kilometrów ląduję w Tomaya.

Opłaty za przejazd w Japonii są bardzo wysokie, na przykład jadąc z Tomaya do Kyoto, to około trzystu kilometrów, wybuliłem pięćdziesiąt pięć dolarów! Nic dziwnego, że autostrady są takie puste, a trzeba wiedzieć, że za samochody płaci się więcej niż za motocykle!

Kolejny dzień powinien być lepszy, bo do Kyoto miałem prostą (płatną) drogę. A propos płatnych autostrad, zwanych *expressways*: otóż motocykle z pasażerami nie są dopuszczane do jazdy po tych trasach, rzekomo ze względów bezpieczeństwa.

Następnego dnia wczesnym rankiem, docieram do dzielnicy Gion. Tu widzi się stare domy, sklepy z typowo japońskimi rzeczami, japońskie restauracje. Po Kyoto kręci się dużo skuterów i małych motorów, parkować można wszędzie bez problemu. Pogoda dziś wspaniała, jestem już piąty dzień w drodze – a tu ani kropli deszczu. Zamierzam jakiś czas zostać w Kyoto, aby zobaczyć stare zamki i pałace – tu jest ich największe skupisko. Dzwonię do Nagoya do Rique'a, ale ten radzi mi szybko wracać, bo nadciąga duża ulewa.

Za parę minut szukam już wyjazdu na autostradę do Nagoya. Łapię paru motocyklistów, którzy również jadą w tym kierunku i wskazują mi



drogę numer jeden. Proponują, żebym wskoczył im na kółko i nawet pilnują, abym się nie zgubił. Znowu piekło – czterdzieści pięć kilometrów powolnej jazdy; zatory, światła – całe szczęście, że trafiłem na wjazd na płatną drogę, mimo że za odcinek o długości stu dwudziestu kilometrów płacę dwadzieścia siedem dolarów.

Wreszcie po wielu trudnościach dobiegam do Nagoya i na węż znajduję ratusz, pod którym kazał mi czekać Rique. Po piętnastu minutach przyjaciel prowadzi mnie do domu i znów japoński obiad z piwkiem zamyka pracowity dzień.

Tu czytelnicy, widząc koniec japońskiej wyprawy, mogą się dziwić, że nie było nic o samurajach, gejszach i zapasach sumo. Niestety, na nic nie miałem czasu, właściwie mało przejechałem w ciągu tego tygodnia, ale za to opłaty za drogi wyniosły łącznie sto dwadzieścia dolarów.

Prognoza pogody nie kłamała i wieczorem zaczął padać deszcz. Nazajutrz ulewa nasiliła się, mimo to zwiedzałem ciekawy zamek w Nagoya (z zewnątrz widać, że ma pięć pięter, wewnątrz zaś jest ich sześć,

podobno po to, aby zmylić wroga). Wybieram się jeszcze do miejskiego parku, gdzie bezdomni mają swoje małe osiedle namiotów; czyściutko jak na kempingu, żadnych śmieci. Podobne skupisko bezdomnych widziałem w centrum Tokio na stacji metra. Ponieważ znajdowało się w podziemiach, gdzie namioty nie były potrzebne, „domki” zbudowano z kartonowych pudełek, równo ustawionych rzędami tak, aby nikomu nie przeszkadzały.

Deszcz wyklucza jazdę motocyklem, toteż samochód i nogi zastępują dwa koła. Rique i jego żona służą mi jako



przewodnicy, dzięki nim poznaję ciekawsze zakątki miasta. Jak zwykle mamy problemy z zaparkowaniem samochodu. Całe szczęście, że pomyślni Japończycy poustawiali na ulicach parkingi z podnośnikami, tak że można zaparkować samochód na specjalnej platformie i podnieść go do góry. Ostatni dzień upływa nam szybko; dobry japoński obiad kończy nasze spotkanie.



Nazajutrz jadę na lotnisko i po trzech i pół godzinie lotu znów jestem w śmierdzącym Hongkongu i znów do roboty.

*Powieść w odcinkach - c.d.n.*

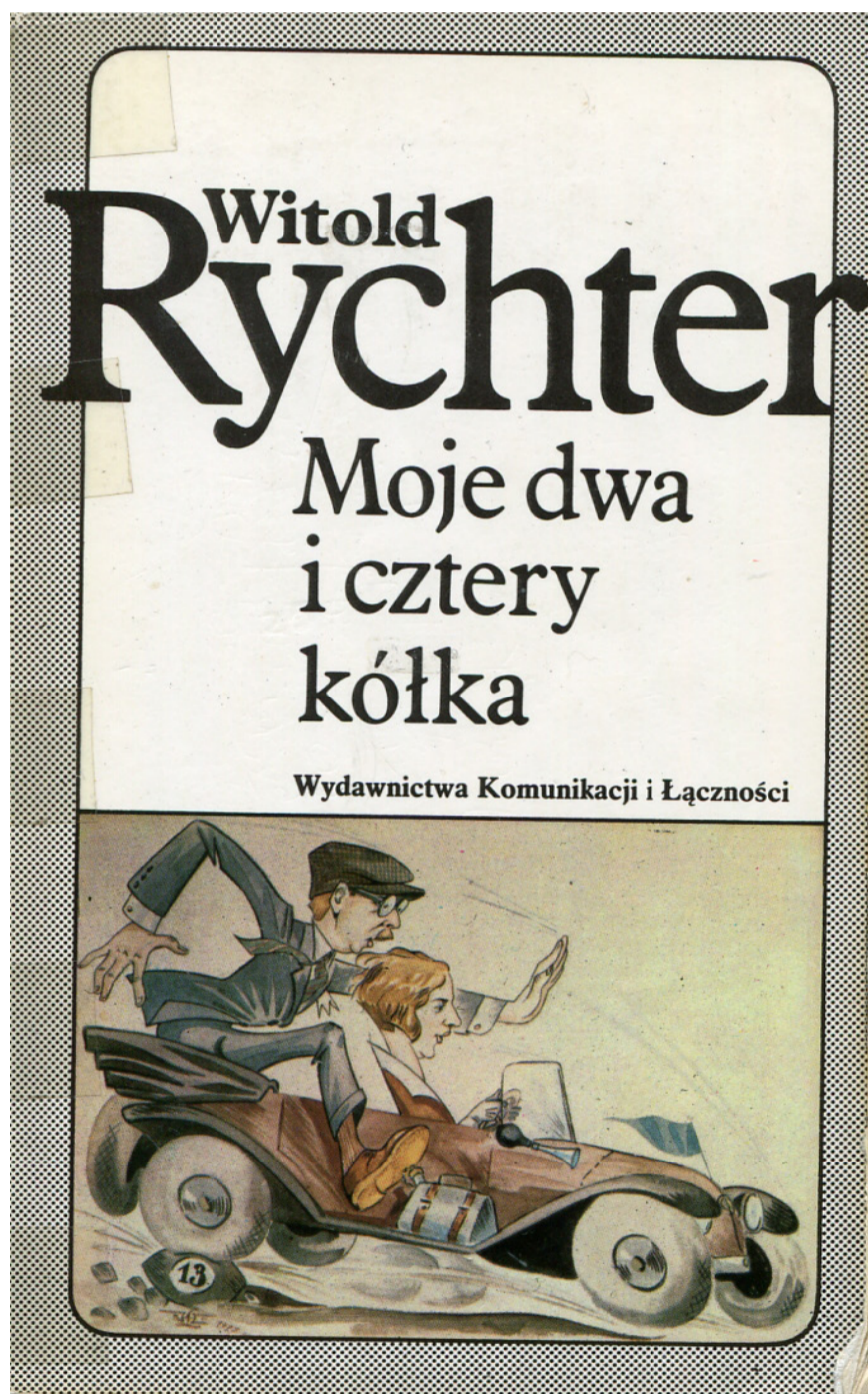
# Witold Rychter

## „Moje dwa i cztery kółka”

TEKST: MAREK SZELĄGOWSKI

Pierwsze wydanie tej książki ukazało się w 1985 roku, od tego czasu miała ona kilka wznowień. Zawsze myślałem, że to publikacja dobrze znana wszystkim. Dla mojego pokolenia była to wręcz „świętą księgą”, czytana po kilka razy. Coraz częściej jednak spotykam miłośników historii motoryzacji, którzy w ogóle nie słyszeli o tej książce. To skłoniło mnie do napisania tej recenzji.

**O**wszem, w ostatnich 30 latach ukazało się kilkanaście ciekawych publikacji o historii motoryzacji, ale opowieść inż. Rychtera przebija je wszystkie z tego powodu, że jest to autobiografia człowieka, który tworzył tę historię. Był kilkakrotnym mistrzem Polski w rywalizacji motocyklowej, później stał się członkiem „Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych”. Tego zaszczytu przed wojną dostąpiło tylko 11 najwybitniejszych kierowców sportowych. Przez całe dwudziestolecie międzywojenne Witold



Okladka pierwszego wydania z 1985 roku

Rychter był związany z rozwojem motoryzacji. Po wojnie powrócił do intensywnej pracy na polu motoryzacji. Wspomnienia z tych lat opisuje →→

## Spis treści

Wstęp / 7	Do trzech razy sztuka / 243
Czasy „pierwszych kółek” / 9	Już dość wyścigów / 257
Pierwsza wojna światowa / 22	Nareszcie „wielki” sport / 265
Aktywna młodość / 30	Początek kryzysu / 285
Zaczynam być kierowcą / 43	Niespokojne lata kryzysu / 303
Żegnaj szkoło / 48	Namiastki rajdów / 312
W Śląskim Powstaniu / 60	Przerwa w sporcie / 322
Staję się powoli zawodowcem / 66	Rallye Monte Carlo / 330
„Parowe kółka” / 71	Świtają lepsze czasy / 357
Nauka i praca / 76	Pierwszy rajd o Grand Prix Polski / 365
„Wybucha” motoryzacja / 85	To były czasy! / 389
Wkraczam w świat sportu / 99	Pierwszy rajd zimowy / 407
Poznaję Tadeusza Tańskiego / 117	Drugi rajd o Grand Prix / 416
Raz na wozie, raz pod wozem / 124	Skok „w Europę” / 433
Kochane, stare Dynasy / 135	Zimowy Rajd PTK / 444
Wyścigowa pasja / 146	Tuż przed wojną / 448
Mistrzostwo po raz pierwszy / 156	Fatalny Liège—Rome—Liège / 475
„Gwiazdor” filmowy / 162	Ojczyzna wzywa / 486
Rozwijam skrzydła / 168	Nowe życie / 497
Drugie Mistrzostwo Polski / 181	Znów w zawodach / 502
Inicjatywy / 202	Nowa działalność / 512
W roli mechanika / 208	Mój rajd ostatni / 518
„Piekielny” Harley / 213	Zakończenie / 528
Kilo rozmaitości / 220	
Próbuję po raz drugi / 228	

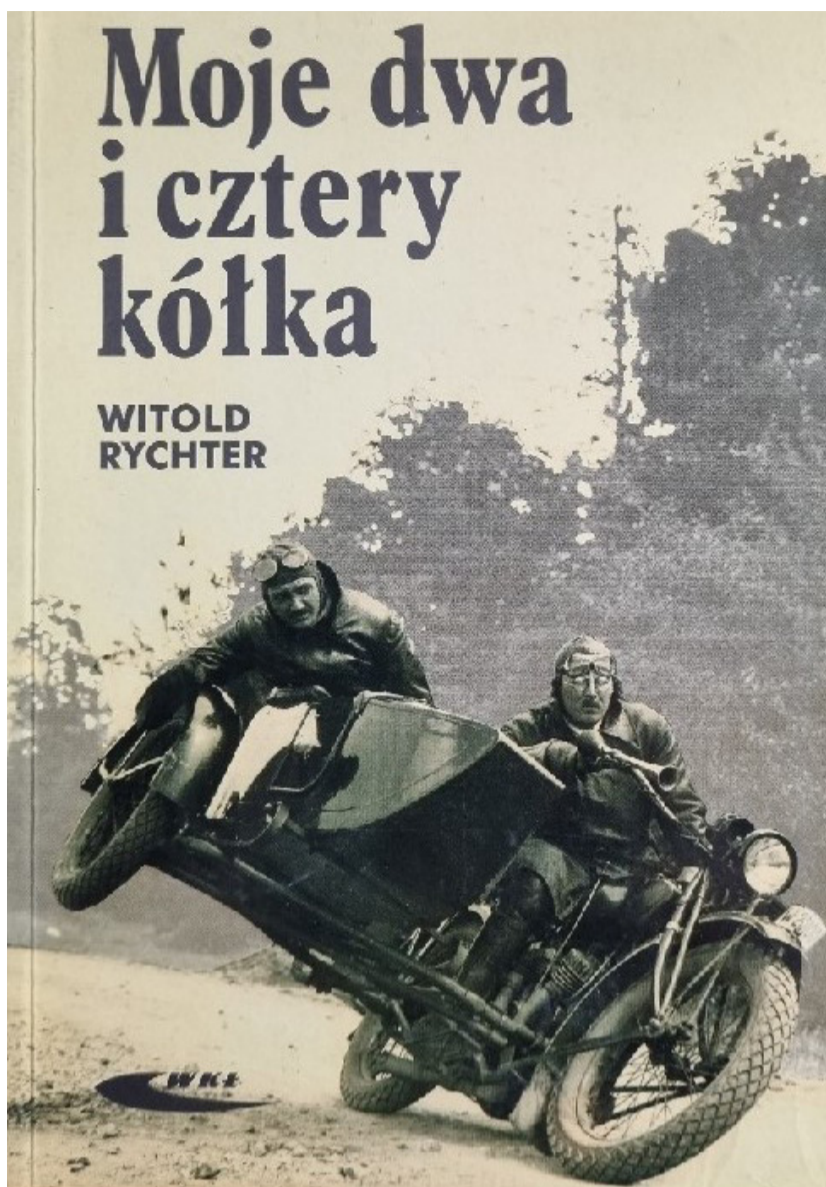
*Spis treści książki Witolda Rychtera „Moje dwa i cztery kółka”, który daje przedsmak bogactwa treści tego dzieła.*

we wspomnianej książce. Do tego robi to w sposób gawędziarski, przez co jego książkę czyta się z przyjemnością.

Witold Rychter urodził się w 1902 roku. Jego pierwsze zetknięcie z motoryzacją miało miejsce jeszcze przed I wojną światową. W dwudziestoleciu międzywojennych brał aktywnie udział w sporcie motocyklowym i automobilowym, a zawodowo, od 1924 roku, pracował jako rzeczoznawca samochodowy w Oddziale Ruchu Kołowego w Warszawie. Po wojnie powrócił do pracy w motoryzacji, jednak to były już inne czasy. Inne, ale wcale nie mniej ciekawe. Witold Rychter uczestniczył w sprowadza-

niu do Polski pojazdów w ramach pomocy UNRRA, brał udział w próbach drogowych prototypów Stara 20, napisał kilka książek poradnikowych.

Dzięki autobiografii Witolda Rychtera „Moje dwa i cztery kółka” możemy poznać kulisy wielu ciekawych wydarzeń, które znamy dość pobieżnie. Witold Rychter znał większość wybitnych twórców, np. inżynierów: Tańskiego, Mrajskiego, Rudawskiego, Panczakiewicza, Okołowa, Herynga i innych. W swojej książce opisuje ich od strony koleżeńskiej. Tak samo z wybitnymi sportowcami lat 20. i 30., np. Rudawskim, Choińskim, Rogozińskim, Jakubowskim, Liefeldtem, Bitschanem, Potockimi, Mazur- →



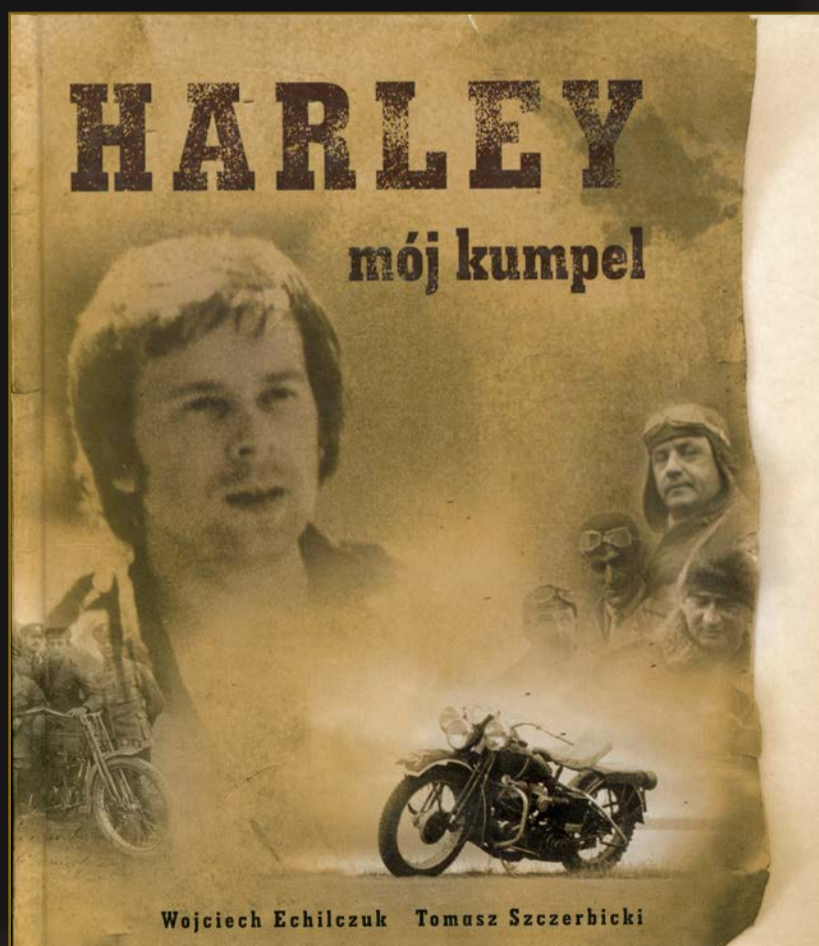
kiem i innymi. Wspomina zawody, w których brał udział, i wyczyny, jak chociażby kilkakrotne próby bicia rekordu prędkości motocyklowej.

W naszej literaturze to jedyna taka książka. Jej pierwsze wydanie miało 534 strony zadrukowane małą czcionką. Dzięki temu dostajemy ogromną ilość rzetelnej wiedzy z pierwszej ręki. Aż strach pomyśleć jak bylibyśmy ubodzy w wiedzę, gdyby inż. Rychter nie spisał kiedyś swoich wspomnień.

Po wpisaniu w wyszukiwarce internetowej tytułu „Moje dwa i cztery kółka” wyskoczyło kilkanaście ofert księgarni internetowych. Cena tej książki wahała się w granicach 35 – 40 zł. Polecam ją gorąco! Drugiej takiej (lub choćby podobnej) książki nie ma. ■

*Okładka jakiej używano w kolejnych wydaniach.*

reklama



Już niebawem ukaże się limitowane wznowienie kultowej książki:

**Harley mój kumpel**

Będzie dostępne w sprzedaży wysyłkowej w naszej redakcji.

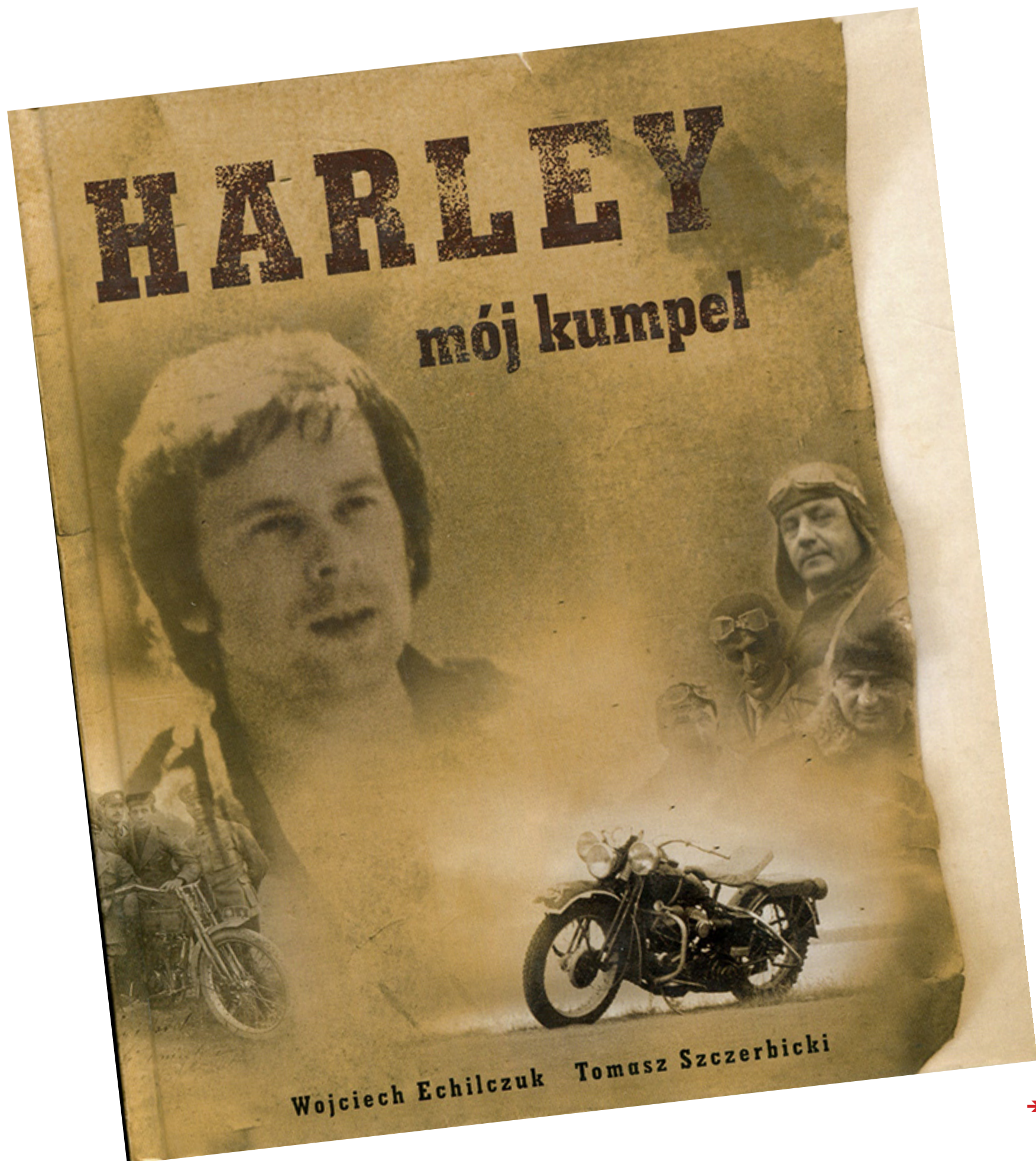
Na życzenie, egzemplarze kupione u nas mogą posiadać imienną dedykację dla ciebie lub osoby, która wskażesz.

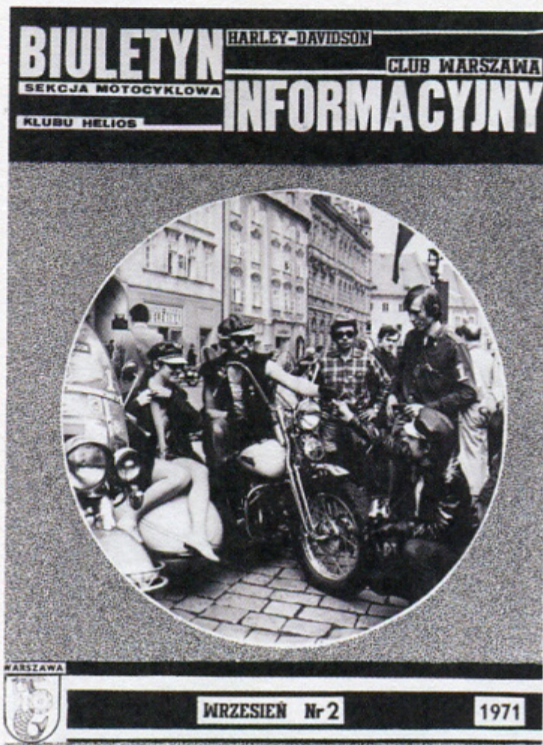
Znasz lepszy pomysł na motocyklowy prezent?



*Powieść w odcinkach*

# Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel” (cz. 9)





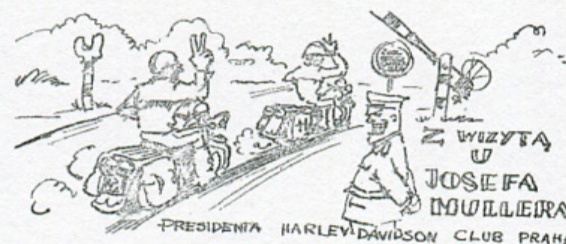
## BYLIŚMY NA VIII JAMBOREE WE FRANTISKOVYCH ŁAŻNIACH

Atrakcyjna miejscowość uzdrowska Frantiskove Łaźnie była w tym roku miejscem spotkania posiadaczy motocykli marki Harley-Davidson. Organizatorzy – HDC PRAHA – zarezerwowali na czas trwania zjazdu kemping AMERIKA położony nad jeziorem o tej samej nazwie.

Z naszego klubu każdy, kto miał chęć, mógł pojechać na VIII Zjazd. Nie wszyscy jednak z tych, którzy zadeklarowali się pojechać do Czechosłowacji, uczynili to. W sumie rozdano 30 zaproszeń, a na zjazd pojechało tylko 14 osób. Co się stało z pozostałymi 16 chętnymi? Dzięki nim nie mógł otrzymać zaproszenia ktoś inny, kto z pewnością wykorzystałby to zaproszenie.

Do bram kempingu dotarło z Polski 12 H-D i dwa samochody serwisowe. Podróż obfitowała w przygody, przeważnie jednak były to krótkie remonty Harleyów.

Okladka Biuletynu z fotografią ze zjazdu harleyowskiego we Franciszkowych Łaźniach. Na marginesie opowieści o Harleyach, warto zdać sobie sprawę, że Biuletyn Informacyjny Harley-Davidson Club Warszawa był pierwszym po wojnie, wyłącznie motocyklowym czasopismem w naszym kraju.



Harleyowcy, od lewej: Lukasz Pasz,uk, Erno Kiljan z HDC Amsterdam, Wojciech Echilcz,uk. Zjazd H-D we Franciszkowych Łaźniach (Františkovy Lázně) w Czechosłowacji. Rok 1971.



**HARLEY MÓJ KUMPEL**

Pierwsi przyjechali EASY RIDERS, potem Saska Kępa, a w nocy reszta. Powitania z przyjaciółmi z innych klubów zajęły nam całe popołudnie pierwszego dnia zjazdu. Umorusani drogą harleyowcy padali sobie w objęcia, poklepywali się serdecznie, całowali – byli po prostu szczęśliwi. Szczęśliwi, że mogą spędzić razem dwa dni.

W sobotę rano po otwarciu zjazdu ruszyliśmy na paradę do odległego o 10 km Chebu. 263 Harleye utworzyły sznur długości ponad 1 km. Wrażenie fantastyczne – lśniące chromem, różnobarwne, prowadzone przez kolorowo ubranych jeźdźców maszyny składały się na niezapomniany widok. Potworny ryk silników, wycie syren i klaksonów zagłuszały rozmowy. W Chebie, na rynku, organizatorzy przewidzieli półgodzinny postój. Pusty rynek natychmiast zaludnił się mieszkańcami Chebu i turystami, którzy oglądali z zainteresowaniem motocykły. Taka atrakcja zdarza się przecież bardzo rzadko. Potem ruszyliśmy do kempingu. I znowu cieszyliśmy oko, oglądając korowód Harleyów, nowych i starych, przerabianych i zupełnie oryginalnych – można było obejrzeć wszystkie typy i modele ostatnich lat.

Na campingu organizatorzy zjazdu przygotowali dla chętnych dwa konkursy jazdy zręcznościowej i „kto wolniej pojedzie”. W tym drugim konkursie najlepsze miejsce wśród startujących gości zagranicznych zajął Andrzej Echilczuk, zajmując w łącznej klasyfikacji za trzema Czechami 4 miejsce. Gratulujemy Andrzej! Obyś w przyszłym roku nie dał pokonać się nikomu! Wieczo-

rem tego samego dnia, zgodnie z tradycją, odbył się w restauracji „Ameryka” wieczorek taneczny połączony z oficjalnym rozdaniem pucharów i nagród. Każdy klub otrzymał z rąk prezesa HDC Praha – Jim Hory pamiątkowy puchar. Cała ceremonia wręczania pucharów filmowana była przez telewizję czeską. Po części oficjalnej – zabawa.

Ach, co się działo! Trudno opisać. Tańczono, wymieniano znaczki klubowe, zawiązywano nowe znajomości, starzy przyjaciele pili swoje zdrowie, no i też, śpiewano – jednym słowem zabawa na 102. Główny temat rozmów – Harleye i rajdy. I tak przez całą noc do rana.

W niedzielę zakończenie zjazdu. Powoli pustoszeje kemping. Za rok spotkamy się na IX Zjeździe.

Podobał się nam zjazd. Organizacja bardzo dobra, koledzy z HDC Praha jak zawsze bardzo ser-

deczni i zawsze spieszący z pomocą.

Z przyjemnością będziemy jeździć do nich co rok!

Artykuł z Biuletynu HARLEY-DAVIDSON CLUB  
WARSZAWA  
Wrzesień 1971 roku



Przygotowania do parady podczas zjazdu H-D we Franciszkowych Łazienach (Františkovy Lázně) w Czechosłowacji. Rok 1971.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



HARLEY MÓJ KUMPEL

258

**MOJA DROGA Z ERNO KILJANEM**

Poznaliśmy się w dość dziwnej sytuacji. Fotografując szpaler dwustu Harleyów na rynku w Chebie, zauważyłem faceta z brodą wspieranego przez dobrze zbudowaną zgrabną dziewczynę, uczeplonego latarni na wysokości około 2 m nad ziemią. Z tej pozycji filmował zaciekle kwarcem. Szybko pstryknąłem zdjęcie i gdy brodacz zsunął się na ziemię – przedstawiłem się.

Tak poznałem Inkę i Erno, studentów z Holandii, którzy na VII Jamboree harleyowców przyjechali Hydrą (rok prod. 1947) o pojemności silnika 1000 cm<sup>3</sup>. Inka i Erno bardzo chcą przyjechać do Polski, proszą o pomoc w załatwieniu wizy. Zgadzą się z przyjemnością.

Po zakończeniu zjazdu ruszamy dużą grupą do Pragi. Przy podjeżdżaniu na wzniesienie Harley Wojtka zaczął się krztusić, konie w silniku zdychały jeden po drugim. Zatrzymać epidemię mógł tylko „remontik”.

Łukasz zostaje z Wojtkiem jako ekspert. Umawiamy się na 16.00 w Pradze i ruszamy z Erno, by załatwić wizę przed zamknięciem konsulatu. W konsulacie elegancko ubrany pan stawia pieczęć i po wszystkim. Na Václavském Namesti parkuje obok nas samochód serwisowy Turkusia. „Saska Kępa” bez Bogdana i „Elektra” Anglików oraz zjawia się na piechotę „34”.

Powrót ze Zjazdu do Warszawy był dla Polaków pechowy. Kwiatkowi urwał się tlok, Kwiatek unieruchomiony czekał za Karłowymi Varami opuszczony przez swoją grupę, „34” rozwalili się skrzynia biegów i wraca po ciągiem, Bogdan ściał kliny.

O godz. 17 ruszamy szlakiem E12 do Polski. Saska Kępa jedzie przez Jelenią Górę, a Turkuś wali jeszcze do Budziejowic. O godz. 20 przekraczamy granicę i od razu

mamy pierwszą niespodziankę. Okazuje się, że konsul załatwił sprawę wizy Holendrów połowicznie. Bardzo miły i wesoły oficer WOP-u obiecuje nam pomoc. Zaczyna łać deszcz i robi się zimno. Inka jest zła i syczy na biednego Erno – nie wie, że czeka ją noc pełna przygód. O godz. 22 nasi friends mogą wjechać do Polski. Tylko, że bank zamknął okienka, a urzędnik zniknął w sonej dali. Bank będzie czynny dopiero o 7-ej rano.

Wybucha awantura, nie możemy zrozumieć, że na tak ważnym przejściu granicznym bank nie jest czynny całą dobą. W środek tego zamieszania wpada Turkuś z Teresą, Maćkiem i wytwornie ubranym Zbyszkciem. Niestety, na nic nasze protesty. Inka i Erno zostają do rana na granicy, „serwis” niknie z rykiem silnika między zabudowaniami Kudowy, a my jedziemy do hotelu.

O ósmej rano dobijają do nas Holendrzy i po gorącej kąpieli aplikują sobie kilka godzin snu. Po obiedzie ruszamy w drogę – przed nami 450 km E12. Pewnie dla urozmaicenia nam podróży zaczyna łać deszcz. Potężna deszczowa chmura skończyła się dopiero przed Warszawą. W Łowiczu Erno opada z sił; kierownicę przejmuje Inka. Późną nocą, jadąc przez opustoszałą Warszawę, dobijamy do celu. Spać, spać i jeszcze raz spać. Śpimy 12 godzin.

Następnego dnia zaczyna się pasmo wizyt i rewizyt, zwiedzamy Łazienki, Stare Miasto, odwiedzamy Fukiera, Stodołę i klub Helios. Tu odbywa się spotkanie ze wszystkimi członkami klubu, zjawiają się nawet nieproszeni goście. Erno opowiada o amsterdamskim klubie, jego formach działania, o rozwiązaniach technicznych Harleya, o swoich rajdach itp. Spotkanie kończy się pokazem Harleya Erno. Szczególny podziw budzi ostro wyjąca syrena.

Robimy wypad nad Świder: nad rzeką ognisko i pieczenie kielbasy, oczywiście działa także Drinking Team.

Ostatnim punktem wizyty Holendrów jest wyjazd nad Pisę. Słońce, czysta woda Pisy, plaża, świeże pyszne mleko od gościnnych Kurpiów oczarowują naszych przyjaciół.

Nadchodzi chwila pożegnania – Inka ukradkiem ociera oczy, nam jest smutno, Erno robi ostatnie zdjęcia. Do zobaczenia w przyszłym roku!

Good luck! Ahój!

Artykuł z Biuletynu HARLEY-DAVIDSON CLUB  
WARSZAWA  
Autor: Andrzej Echilczuk  
Wrzesień 1971 roku

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



TEKST: PIOTR ANDRZEJEW • ZDJĘCIE: JANUSZ KALICIŃSKI

## ANIOLI

Nie bez obaw szedłem na to spotkanie. Nic zresztą dziwnego — nieraz słyszałem o wyczynach amerykańskich „piekielnych aniołów”. Przekleństwo mówi samo za siebie — ludzie ci uczynili z tak zwyczajnego środka lokomocji, jakim jest motocykl — niebezpieczną, piekielną maszynę. Gdy w Chicago organizatorzy koncertu brytyjskiego zespołu beatowego „The Rolling Stones” zaangażowali „piekielnych aniołów” do utrzymywania porządku wśród młodocianej publiczności, wykonywali oni powierzone sobie zadanie tak brutalnie, że szereg osób zostało rannych, a jedna zabita. Obyczaje angielskich „rockersów” niewiele się różnią.

Minęło zaledwie kilka lat od pamiętnych najeżdżów band „rockersów” na nadmorskie miasteczka Anglii. W czasie tych „inwazji” dochodziło do walk z miejscową ludnością, niszczone urzędnictwa plażowe, sklepy, sa-

mochody. Już pierwsze wrażenie, jakie pozostawia po sobie grupa kilkunastu młodych ludzi pędzących na olbrzymich motorach, nie jest przyjemne: hałas, dym spalin, poczucie zagrożenia.

Dlatego, jak już powiedziałem, na spotkanie z grupą warszawskich harlejowców — posiadaczy potężnych motocykli produkcji amerykańskiej firmy Harley-Davidson — szedłem z mieszanymi uczuciami.

Miejsca spotkania nie szukałem długo. Miarowy odgłos pracujących silników można było słyszeć w promieniu kilkuset metrów. Przed niedużym domem na Saskiej Kępie stało dziesięć potężnych maszyn — pojemność 750 ccm, moc 32 konie, waga ćwierć tony. Trochę gapiów; podnieceni malcy i dorośli pełni rezerwy. Odnajduję przywódcę grupy — studenta warszawskiej Politechniki, Wojciecha Echliczuka.

— Jest jeszcze zimno, połowa motorów

nie została uruchomiona. W ziemi remontujemy, malujemy, przerabiamy nisz maszyny. Grupa liczy 30 osób. Więcej niż połowa jej członków to studenci, głównie Politechniki, ale jest też paru humanistów — historyk sztuki, socjolog. Jest nawet uczeń szkoły baletowej. Należy także do naszego zespołu paru robotników-mechaników, kilku uczniów szkół średnich — głównie technicznych, jest kilka dziewcząt. Senior klubu liczy 52 lata, reszta nie przekroczyła trzydziestki.

Co łączy harlejowców poza tym, że mają podobne motocykle?

— Pasja „robienia” motorów. Nimal wszystkie motocykle to produkowane w czasie ostatniej wojny na potrzeby alianców model Harley-Davidson WLA. Po wojnie służyły one przez kilka lat osobom prywatnym, dopóki nie zaczęły się psuć i pozbawione części zamiennych powędrowały do szpi-



# KLUCZA FRANCUSKIEGO

i składnic złomu. Jeszcze gdzieśgdzie na wsi można znaleźć u chłopca w stodole tę wspaniałą maszynę. Przed paru laty grupa entuzjastów kupiła w składnicach złomu kilka motorów i po wielu dniach spędzonych nad ich silnikami zdołała je uruchomić. Zapaleńcy ci byli zdani na własne siły — żaden zakład naprawy motocykli nie podejmie się naprawy motoru sprzed ćwierć wieku, motoru, do którego nie tylko nie ma żadnych części, ale nawet instrukcji naprawy. Wspólnie rozgryźliśmy konstrukcję Harleya i teraz wspólnie rekonstruujemy nasze motocykle. Trudno bowiem mówić o naprawie, kiedy trzeba reperować wszystko, dorabiać większość części. Czasem jeden motocykl powstaje z dwóch przeznaczonych na złom. Łączą nas więc całe miesiące wspólnej pracy, dociekania zagadek konstrukcyjnych silnika.

Dosiadamy stalowych koni. Jedziemy za miasto, nad Wisłę. Grupa była ostatniego lata w Czechosłowacji, z wizytą u tamtejszych harlejowców, pojechali razem w Bieszczady. Startuje w rajdach turystycznych. Należy do sekcji turystyki motorowej warszawskiej Legii. Klub stara się ułatwić im naprawy, patronuje wyprawom.

Wyprzedzamy samochody. Motory osiągną szybkość stu dwudziestu kilometrów na godzinę. Harlejowcy jeżdżą jednak bardzo spokojnie. Zdają sobie sprawę, że wyskok któregoś z nich może popsuć opinię grupie. Z szosy skręcamy na nadwiślańską plażę. Motory rozjeżdżają się we wszystkich kierunkach. Pierwsze dni po zimie; trzeba od nowa uczyć się jeździć. Prowadzenie tak ciężkiego motoru w terenie wymaga dużej sprawności. Stają do pamiątkowego zdjęcia. Gaszą silniki. Ktoś mówi: — Co za cisza...

Wracamy. Szef grupy zarządza maksymalną szybkość — pięćdziesiąt. Zaczynają się żarty — mil czy kilometrów. Część motorów ma oryginalne liczniki amerykańskie podające prędkość w milach — przedmiot dumy właścicieli pojazdów. Mówią, że im więcej części oryginalnych — tym motocykl jest bardziej klasyczny, piękniejszy. I tak jadąc dostojnie, pięćdziesiąt kilometrów na godzinę, powracamy do Warszawy. Na chodnikach przystają z zaciekawieniem przechodnie, mali chłopcy tęsknie wpatrują się w grupę jeźdźców. Przypominam sobie moje obawy przed spotkaniem z harlejowcami. Nasi „rockersi” to po prostu grupa zwariowanych majsterkowiczów. Gdy po miesiącach pracy wyszukują swe motory, jadą nimi wolniej, niż by mogli. Pamiętają, że za kilkanaście minut zamienią się w zwykłych przechodniów.

## TERESA ODWIEDZAŁA HDC WIELKA BRYTANIA

W połowie maja 1971 roku przyszedł do nas list od Teresy Paszúk, która w czasie pobytu w Londynie odwiedziła brytyjski klub Harley-Davidson. Jak doszło do spotkania oraz jak została przyjęta przez harleyowców brytyjskich niech opowie najlepiej sama. Oddajemy Ci głos, Teresko:

„Byłam w klubie Harley-Davidson of Great Britain....”

... wczoraj byłam na spotkaniu w angielskim klubie HD. Ponieważ President wyjechał na trzy miesiące do Stanów, przyjmował mnie redaktor tutejszego pisma Doni Lukas. Pismo angielskich harleyowców nazywa się „Harley...”. Doni jest przemiłym człowiekiem, ma 49 lat, długie do ramion włosy, wąsy, brodę i kolczyk mały w lewym uchu... Ale zacznę od początku.

Byłam w sklepie, zresztą jednym harleyowym sklepie w Anglii i tam powiedziano mi, że z prezydentem nie mogę się na razie zobaczyć, ponieważ wyjechał do Stanów, natomiast jest Editor. Dostałam jego adres. Napisałam więc do niego, że jestem w Londynie i chciałabym, o ile to jest możliwe, poznać go. Na to Doni odpisał mi bardzo serdecznie, że zaprasza mnie na party do ich klubu. Jednocześnie przysłał mi pismo Harleyowców.

Klub angielski jest bardzo oryginalny. Wzięli oni w ajencję bar tzw. Public Bar „The Rose”. Jest to ogromny klub z barem w środku, z czterema salami. Do każdej sali jest osobne wejście z ulicy, natomiast bar jest jeden – okrągły. W każdym pomieszczeniu są inne zabawy: Szafy grające bez forsy, szafy hazardowe, strzałki do tarczy, harleye do prowadzenia, a na ekranie szosa. Tak trzeba prowadzić motor, aby nie było wypadku. Szybkość moż-

na regulować i w ogóle jedzie się naprawdę. Wszystkie sale urządzone w stylu harleyowym. Zdjęcia z rajdów, plakaty itp. Tutaj przy piwie lub innym alkoholu spotykają się wyłącznie harleyowcy.

Party miało być pionowe i na stojąco. Ubrałam się więc odpowiednio – jasne spodnie Lee, botki zamszowe, sweter z napisem Harley-Davidson i kurtkę nylonową bardzo obcisłą, taką na motor. Punktualnie, o godz. 8.00 (tutaj nie można się spóźnić), otworzyłam drzwi i ujrzałam tłum najdziwniejszych ludzi w skórzanych kostiumach z orłami na rękawach, długowłosych w czapczkach, brodatych, uśmiechniętych, miłych ze szklanką piwa w ręku z zapalem omawiających next weekendowy wyjazd w country. Ledwo zdążyłam zamknąć za sobą drzwi, a już wyrósł przede mną uroczy typ z kolczykiem w uchu.

– Ty jesteś Teresa, ja wiem – powiedział.

– Tak, a ty Doni – poznałam mego przyjaciela korespondencyjnego

– Jak się masz – powitał mnie typowym angielskim zwrotem

– Very well, a Ty? – odpowiedziałam

– Bardzo się cieszę, że poznałem Ciebie. Słyszałem, że istnieje w Polsce klub, ale to jedyny klub na świecie, gdzie nikogo nie znam.

– Już teraz znasz.

– O tak i bardzo mi miło, że spotkaliśmy się. Napijesz się piwa.

– Tak, piję Guinness – zdrowotne. U nas nie pije się dużo piwa, nie jestem jeszcze przyzwyczajona do picia angielskiego. Ono jest dość mocne.

– O nieprawda – z uśmiechem zaprzeczył Doni. – Kontynentalne piwo jest mocne, nasze nie.

Odeszliśmy od baru, wzięliśmy piwo. Zaczęli kolejno podchodzić do nas chłopcy, podawaliśmy sobie ręce, zamieniliśmy parę słów. Wszę-

dzie ogromne zdziwienie. O, z Polski. Pytali o wszystko. Ile maszyn, ile ludzi, skąd mamy motory, jaki typ, gdzie jeździmy, jak wygląda nasz klub, czy mamy sklep z Harleyami. Zapraszali, pytali, kiedy ich odwiedzić. Nie mogli zrozumieć tych trudności wyjazdowych. Pytali, czy oni mogą przyjechać. Zapraszałam ich bardzo serdecznie.

Nadszedł wreszcie uroczysty moment, kiedy to miałam wręczyć Doniemu odznakę Polskiego Klubu. Zapanaowała cisza, wszyscy odstawili swoje piwa stanęli w milczeniu dookoła nas, a ja powiedziałam:

– Chcę Ci dać, Doni, odznakę Polskiego Klubu HD. Niewielu ludzi nosi taka odznakę, a ten, kto ją ma, musi być prawdziwym harleyowcem. Wiem, że Ty taki jesteś i dlatego weź tę odznakę. Od tej chwili jesteś honorowym członkiem Polskiego Klubu.

Doni wziął, wkręcił sobie w kurtkę i naraz wszyscy, jak jeden mąż ryknęli ich hymn harleyowy. To był bardzo piękny moment.

Potem ... zrobiło się bardzo późno – 24.00 – trzeba było iść do domu. Przed klubem oglądaliśmy Duo, Electry. Acha, zapomniałam coś jeszcze powiedzieć. Zostałam honorowym członkiem Harley-Davidson of Great Britain.

Artykuł z Biuletynu HARLEY-DAVIDSON CLUB  
WARSZAWA

Autor: Teresa Paszúk  
Styczeń 1972 roku





## Bawimy się w plenerze na Woli

Warto wybrać się w niedzielę na popołudniowy spacer do Parku im. gen. Sowińskiego i w okolicy ulicy Pustola na Woli; będzie tam czekać na przybyszów wiele emocji i atrakcji artystycznych, jak występy popularnych aktorów, zespołów muzycznych, rewie mody, kiermasze, pokazy modeli latających i samochodów zdalnie sterowanych. Udział w imprezie zapowiadzieliśmy in Harley Davidson Club. Predom.

Plenerowy Festyn Młodości urządziła Międzyzakładowa Spółdzielnia Mieszkaniowa „Starówka” wespół z Wydziałem Kultury DRN Wola w godz. od 14 do 20.

(hen)

## GOŚCILIŚMY JACKA VAN DER LEE

Jego sylwetka jest niepowtarzalna. Facet około pięćdziesiątki, średniego wzrostu, w gumowych butach z cholewami, bryczesach i w fantastycznej – wodo i ognioodpornej kurtce, której prawdziwym przeznaczeniem jest chronić nowojorskich strażaków przed tymi właśnie żywiołami (autentycznie!). Potężny ucisk żylastej łapy i wesole wejrzenie jasnych oczu. Tak go ujrzałem i poznałem w Czechosłowacji. Zaimponował nam wszystkim: energią, bezpośrednim sposobem bycia, skromnością, no i tym najważniejszym.

Otóż, zapytany, ile kilometrów przejechał w swoim życiu na motorach (miał różne, lecz jest wierny Harleyowi) spuścił oczy i odparł – prawie milion, a zabrzmiało to tak naturalnie, jakby ten milion był z tysiąc razy mniejszy. Taki właśnie jest Jack van Der Lee. Wszyscy, którzy go znają, lubią go i szanują, a nie byłoby przesady, gdybym dodał, że znają go rzeczywiście wszyscy.

Zwiedził na swym Harleyu całą Europę, między innymi gościł również dwukrotnie w Polsce. Jeździ wspaniale, pewnie i z wielką kulturą w stosunku do współużytkowników drogi. Miałem okazję przebywać z nim w ostatnim sezonie trasę: Praga – Warszawa. Jechało się świetnie, pomimo że nie wszyscy, którzy wtedy z nami jechali, robili to tak dobrze, jak on. Porównań nie da się niestety uniknąć.

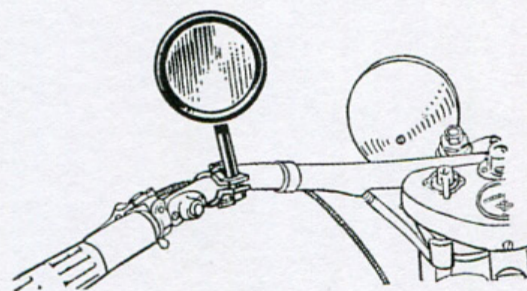
Jack van Der Lee ani razu nie wyprzedził mnie z prawej strony, ani razu nie zajechał mi drogi, czyli po prostu nie robił żadnych sztuk z repertuaru znanych mi (niestety), niektórych harleyowców. Jechał wprawdzie szybko, lecz zdecydowanie, sygnalizując

wszelkie nieprzewidziane akcje. Wtedy też zrozumiałem, że jazda nawet prostą szosą jest sztuką, której się trzeba nauczyć.

Życzę każdemu, aby również to rozumiał i aby dla nikogo sezon nie skończył się tak przedwcześnie i tak tragicznie, jak dla tych spośród motocyklistów, którzy przenieśli się w KRAINĘ WIECZNEJ JAZDY.

Artykuł z Biuletynu HARLEY DAVIDSON CLUB  
WARSZAWA

Autor: Andrzej Echilczuk  
Styczeń 1972 roku



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

## HARLEYADA

Na pomysł wpadli Łukasz Paszuk i Andrzej Echilczuk. Nazwę imprezy, która będzie miała różnoraki charakter i będzie urządzana co pewien czas wymyślił Rysiek Wiśniewski.

Pierwsza Harleyada przeszła już do historii wspomnień sezonu. Udała się. Dla tych, którzy nie byli z nami na Harleyadzie, spróbuję ją opisać. Wiem jednak, że nawet najlepszy opis nie przekaze Wam nastroju tej imprezy. Trzeba być na Harleyadzie, trzeba uczestniczyć w zabawie. O właśnie! Harleyada została pomyślana przez ich twórców (autorów i organizatorów jednocześnie) jako wspólna zabawa. Wszyscy, którzy uczestniczą w Harleyadzie, mają szansę zabłysnąć humorem, wykazać się pomysłowością i fantazją. Wszyscy mają szansę pokierować zabawą i stworzyć niezapomniany klimat tej zabawy.

Na czym polegała w założeniach Pierwsza Harleyada? Autorzy pomysłu postanowili połączyć uroczystość pasowania naszych kolegów na harleyowców z możliwością poznania przez wszystkich obecnych części historii naszego kraju. Jednocześnie chcie-



li zapewnić uczestnikom Harleyady to, co lubią: a więc trochę tańca przy big-beacie i śpiewanie piosenek przy akompaniamencie harmonii oraz gitary.

Zacznę od początku. W sobotę 21 sierpnia po południu, Andrzej poprowadził grupę harleyowców do zamku w Liwie. Droga, długości 80 km, przebiegła bez większych trudności. Trasa ciekawa. Można było podziwiać przez cały czas jazdy pola, lasy i łąki Mazowsza. Przy wjeździe na dziedziniec zamku czekał już strażnik udzielający wszystkich informacji. Nad wejściem do baszty wisi wielki, kolorowy napis HARLEYADA. Motory parkujemy obok szesnastowiecznego muru. Potem jemy kolację. Niektórzy idą kąpać się do rzeki Liwiec, która przepływa u stóp zameczku. Godzina 20.00. Na najwyższym piętrze za-



HARLEY MÓJ KUMPEL

bytkowej baszty w sali kominkowej o szczególnym nastroju, który podkreśla blask rozmieszczonych w otworach strzelniczych świec, zaczyna się Pierwsza Harleyada. Konwent Seniorów oraz Wielki Mistrz Ceremonii udają się na obrady, a w tym czasie z-ca Kustosza Zbrojowni Liwskiej zaczyna opowieść o historii zamku. Opowiada bardzo ciekawie, wplatając między historyczne daty i wydarzenia legendy i podania związane z zamkiem. Wszyscy słuchają zafascynowani, przenosząc się myślą kilka wieków wstecz. Pan kustosz opowiada także historię ostatnich dziejów zamku. W pewnym momencie z głębi baszty słychać jakiś cichy niesamowity śpiew. Drżący i ledwo słyszalny powoduje dreszczyk emocji. Czyżby odezwał się jakiś duch średniowiecznych właścicieli zamku, który też chce być na naszej Harleyadzie? ...Nie. Po sprawdzeniu okazuje się, że to Miki – Mistrz Ceremonii uprzyjemnia obrady Konwentu Seniorów wykonując piosenkę „Kondor się passa”.

Duże brawa i głośna owacja są podziękowaniem dla Pana Kustosza. Siada on między nami i obserwuje wejście Mistrza i Konwentu do sali; ubrani są w białe powłóczyste płaszcze z kapturami, kat ma płaszcz czerwony. Stają za stołem, na którym leżą insygnia władzy katowskiej – oryginalny siedemnastowieczny miecz katowski i Mistrza

– średniowieczny widelec dwuostrzowy, a na nim nadziany bochen chleba, którym Mistrz będzie karmił przybyłych głodnych gości. Mistrz ogłasza początek prób i konkursów dla wyznaczonych przez Konwent Seniorów harleyowców, którzy mają być dzisiaj pasowani na „Harleyowców Polskich”. Każdy wywołany pada na kolana przed Mistrzem i siada, czekając na próby. Wybrano siedmiu harleyowców. Wszyscy oni trochę boją się czekających ich prób, ale nadrabiają minami. Groźne spojrzenie kata przygotowuje ich na najgorsze.

Próby są różne, ale okazują się niegroźne dla ich wykonawców, za to bardzo śmieszne dla obserwatorów. Kto pierwszy wykona próbę, dostaje punkty, bowiem dodatkową atrakcją jest fakt, że trzej najlepsi otrzymują przy pasowaniu nagrodę ufundowaną przez organizatorów (pierwszą ufundował Wojtek, drugą i trzecią Sławek). Doping jest więc też olbrzymi. Harleyowcy poddawani próbom dosłownie rzucają wszystkie swoje możliwości na szale walki. Uczciwości walki cały czas pilnuje swoim bystrym spojrzeniem kat. Nie musi jednak interweniować swoim mieczem, bowiem sam jego widok wzbudza respekt i poszanowanie prawa fair play.

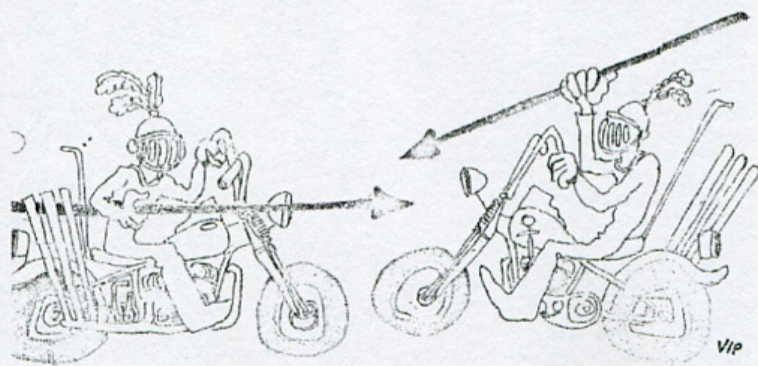
Komentarze Mistrza wywołują salwy śmiechu. Tworzy się nastrój dobrej i beztrudnej

zabawy. Po skończonych próbach i konkursach zapada cisza. Oto nadchodzi najważniejszy moment: pasowanie. Mistrz Ceremonii wywołuje na środek sali harleyowców, którzy czolobiją, zostają uderzeni katowskim mieczem i od tej chwili mają prawo do używania tytułu Harleyowiec Polski. Na dowód tego otrzymują z rąk Mistrza dokument potwierdzający po wsze czasy ten moment. Potem jest czas przeznaczony na swobodną zabawę. Trwa ona do późna w nocy, a wszyscy bawią się doskonale. Organizatorzy są trochę zmęczeni, ale zadowoleni. Dwa tygodnie przygotowań i dużo włożonej przez nich w tę imprezę pracy dało efekty. Na zakończenie tej relacji trzeba im za to podziękować. Niech będzie to także dla nas wszystkich zachętą do organizowania podobnych imprez. Oby następne Harleyady były takie fajne i wesołe jak pierwsza.

Do zobaczenia na następnej Harleyadzie!

Post Scriptum – tą drogą składamy jeszcze raz podziękowania dla Pana Kustosza za udzieloną nam pomoc i udział w naszej Harleyadzie, czym zapewnił sobie naszą dożywotnią sympatię.

Artykuł z Biuletynu HARLEY DAVIDSON CLUB  
WARSZAWA  
Wrzesień 1971 roku



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

## II ZJAZD HD POLSKICH

– Dokumenty proszę!

Milicjant, który mnie zatrzymał przed Suwalkami, czekał cierpliwie, aż wyjmę z najgłębszej kieszeni kurtki prawo jazdy i kartę rejestracyjną. Ale nie patrzył, co robię. Oglądał Harleya. Gdy podałem mu dokumenty, „wymacał” je ręką i zaabsorbowany wodził wzrokiem po moim obladowanym do granic wytrzymałości rzęchu. Gdy zadał stereotypowe pytanie, czy moja wysoka kierownica jest wygodna, uciąłem sobie z nim kilkuminutową rozmowę. Dokumentów w końcu nie sprawdził, za to pokazał mi drogę prowadzącą nad jezioro Hańcza, a ja opowiedziałem mu wszystko o Harleyu. Piękna łąka nad jeziorem Hańcza (30 km

od Suwałk) była miejscem II Zjazdu Harleyowców Polskich. Dojazd nad jezioro – fatalny. Kto przebył ponad 300 km do Suwałk – piękną, asfaltową szosą – ostatnie kilometry na Zjazd pokonywał uczepony kierownicy, która przypominała ruchami młot pneumatyczny do rozbijania betonu. Dlatego też każdy, kto zsiadał z Harleya przy bramie zjazdowiska, opisywał drogę w słowach nie nadających się do szerszej publikacji. Zaczęną tylko, że nie były to komplementy ani pod adresem ostatnich 18 mil, ani pod adresem organizatorów, którzy wybrali TAKIE miejsce na Zjazd.

Jezioro Hańcza jest najgłębszym jeziorem w Polsce, a także, co bardzo ważne, naj-

czystszy. Brzeg jeziora jest przeważnie wysoki. W jednym końcu wpada do jeziora rzeka Czarna Hańcza, w tym miejscu jest także mała zatoczka z mini plażą i małą wysepką. Tu brzeg jest płaski i stąd rozciąga się widok na całe jezioro. I tu między drzewami rozbili swoje namioty harleyowcy polscy.

Organizatorzy wytrzasnęli (skąd? – cholera wie) łódkę – puchówkę, czyli coś, co przypominało łódkę. Można było nią wypływać na przejażdżkę z dziewczyną po jeziorze. Chłopak wiosłował, a dziewczyna jak szalona wychłapywała wodę z łodzi. W ten sposób czas „przejażdżki” ograniczony był kondycją dziewczyny i nikt godzinami po jeziorze nie



HARLEY MÓJ KUMPEL



plywał. Co dwadzieścia minut, mniej więcej, następowała zmiana załogi i nikt nie był pokrzywdzony. Każdy mógł popływać łódką. Na Zjeździe było łącznie osiemnaście harleyowców i jeden wóz rajdowy marki „Syrena”. Przyjechali nasi koledzy z Czechosłowacji w liczbie – 6 motorów. Grupa gości z CSRS przejdzie do historii rajdów naszej grupy jako pierwsza harleyowców zagranicznych, która była na naszym Zjeździe. Najprzyjemniejsze

### TRZECIE SPOTKANIE HARLEY-D



Z warszawskiego Harley-Klubu – niewątpliwie jednego z najruchliwszych, najprezniejszych klubów motocyklowych stolicy – dotarły wieści o organizowaniu przez turystów tam zrzeszonych ogólnopolskiego zlotu turystycznego w Borach Tucholskich.

Będzie to jedna z imprez, której celem jest zainteresowanie działalnością klubu warszawskiego, jak i podobnych sekcji powstałych we Wrocławiu, Gdańsku i innych miastach właścicieli starych motocykli, przede wszystkim „Sokola” i „Harley-Davidsona”. Meta zlotu będzie pole biwakowe położone na skraju lasu, 8 km od Tucholi. Impreza odbędzie się w dniach 11–13.VIII. br., a jej program przewiduje prezentację motocykli na rynku w Tucholi, konkursy krajoznawcze, campingowe, jazdy sprawnościowe, nawet mecz piłki nożnej między polskimi harleyowcami a... resztą świata. W imprezie bowiem spodziewany jest udział zaprzyjaźnionych motocyklistów z kilku krajów europejskich.

Impreza dostępna jest wyłącznie dla właścicieli starych, „muzealnych” motocykli, dziś już nie produkowanych. Szczegółowe informacje można uzyskać w siedzibie klubu w Warszawie, ul. Wspólna Droga 13 (Klub „Helios”). Tam też należy przesyłać zgłoszenia udziału w zlocie. (j)

były ogniska. Już po obiedzie po drewno na ognisko szła specjalna grupa. Druga grupa lub ta sama rąbała potem przywleczone bale sosnowe i szykowała ognisko. Po kolacji wszyscy rozsiadali się dookoła ogniska i zaczynało się coś, co można nazwać salon – ognisko – party. Część śpiewała przy akompaniamencie gitary i mandoliny ładne rajdowe ballady, niektóre piosenki śpiewaliśmy razem z nimi (oni po czesku, a my po polsku). Potem my śpiewaliśmy swoje piosenki (np. „Szedł pogrzeb ulicą”), ale marnie nam szło, oj marnie. Nawet ktoś podsunął pomysł, aby zimą w klubie potrenować na zebraniach nasze śpiewanie.

Gdy atmosfera powoli „rozgrzewała się” (od ogniska oczywiście...) następował etap opowiadania kawałów, początkowo niez zaangażowanych, potem zaangażowanych, a czasami trafił się nawet świński. Potem wytwarzała się serdeczna atmosfera pełna opowiadań o rajdach i anegdot o Harleyach. Tu prym znowu wiodli Czesi, a szczególnie Edo z Pragi, który przejechał na swoim Harleyu pół Europy i miał w związku z tym tysiące przygód. Nad ramię szliśmy spać. Wszyscy się dziwili, że czas tak szybko leci.

Od czasu do czasu jeździliśmy przejechać się do Augustowa. Zawsze mniej więcej w połowie drogi między Suwałkami a Augustowem pozdrawiał nas swoim widokiem stary (przypuszczalnie z 1934 roku) czerwony harley pozostawiony w rowie przez swojego właściciela. Niekiedy harcowały na nim wiejskie dziatki.

Dookoła jeziora rosnęło mnóstwo malin. Po stwierdzeniu, przez kilka osób, że są jadalne, korzystaliśmy z okazji, napychając się nimi do syta. I tak minęły nam trzy dni II Zjazdu Harleyowców Polskich. Zjazdu je-

dynego w swoim rodzaju, niepowtarzalnego. Będziemy pamiętać ten Zjazd długo, a jeżeli nie sam Zjazd, to NA PEWNO te ostatnie 18 mil drogi na Zjazd.

Artykuł z Biuletynu HARLEY DAVIDSON CLUB  
WARSZAWA

Autor: Wojciech Echilczuk  
Styczeń 1972 roku



HARLEY MÓJ KUMPEL



**WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA**

## Te wspaniałe, stare motocykle...

Jest ich już w Polsce niewiele. Przez wiele lat służyły dzielnie swoim właścicielom, ale z czasem brak części zamiennych i odpowiedniego ogumienia sprawił, że „zajeżdżone na śmierć” spoczęły w piwnicach, w ciemnych kątach garaży i warsztatów. Stałyby tam pewnie w zapomnieniu do dziś, gdyby nie moda na zmotoryzowane antyki. W latach sześćdziesiątych przypomniano sobie o starych „Harleyach”, „Triumphach”, „Nortonach”, „BMW” czy „Indianach”. Choć większość z nich stanowiła już tylko kupę zardzewiałego żelastwa, nie zniechęciło to amatorów, którzy w archaicznych maszynach dostrzegli ten trudny do określenia styl i elegancję, których nie staje nowym, wypieszczonym przez projektantów, modelem. A i walory techniczne tych maszyn były nie do pogardzenia. Ot, choćby taki „Harley-Davidson” model WLA z 1942 roku — silnik dwucylindrowy, widlasty, 750 ccm, moc — ponad 25 KM, szybkość maksymalna — 130—140 km/godz. Dane te oczywiście odnoszą się do sprawnego motocykla. Tymczasem przywracanie życia starym maszynom szło opornie. Brakowało części, literatury fachowej, doświadczenia. Wkrótce młodzi właściciele starych motocykli nawiązali ze sobą kontakty, zaczęli razem rozwiązywać problemy techniczne, wspólnie poszukiwać motocyklowych wraków, które stały się jedynym źródłem części zamiennych.

I motory zaczęły „grać”. Pierwszy w Polsce klub zrzeszający właścicieli starych motocykli powstał przed kilkoma laty przy sekcji motorowej WKS Legia. Dziś w samej Warszawie są już dwa ta-



...co sobota wyruszają na turystyczno-krajoznawcze wypady...



...osobliwy wygląd maszyn, wysokie kierownice, wygięte ku górze rury wydechowe, mnóstwo dodatkowych reflektorów...

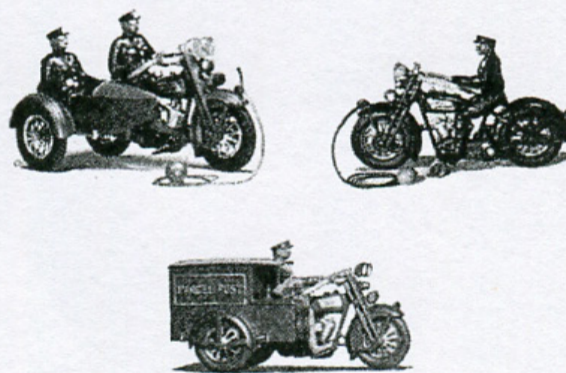
kie kluby. Podobna grupa powstała we Wrocławiu. W Lublinie tworzy się klub posiadaczy przedwojennych polskich motocykli „Sokol 1000”. Na członków klubów patrzono — zdarzało się — jak na ekstrawaganckich dziwaków, jeśli nie co gorszego. Osobliwy wygląd maszyn, wysokie kierownice, wygięte ku górze rury wydechowe, mnóstwo dodatkowych reflektorów, kombinezony, kaski i gogle jeźdźców budziły u niektórych skojarzenia z „Rockersami” czy „Hells Angels”, którzy są postrachem szos w krajach zachodnich. Tymczasem nasi amatorzy sławnych motocykli to po prostu młodzi ludzie mający zamiłowanie techniczne i lubiący turystykę motorową. W ich klubach punktem honoru jest przy tym przestrzeganie zasad nie tylko Kodeksu Drogowego, ale i szosowej dzentelmenerii.

Młodych ludzi na wspaniałych starych motocyklach spotkać można na wszystkich trasach. Co sobota wyruszają na krótsze lub dłuższe wypady turystyczno-krajoznawcze, latem wyjeżdżają na daleką wólcę. Wtedy dopiero okazuje się, że wysokie kierownice pozwalają bez zmęczenia przebywać kilkusetkilometrowe dystanse, pałaki za fotelami umożliwiają obladowanie maszyn całą stertą sprzętu biwakowego.

Polskie kluby nawiązały kontakty z podobnymi klubami za granicą. W 1971 roku warszawscy posiadacze „Harleyów” uczestniczyli w międzynarodowym zlocie w Czechosłowacji. Do Frantiskowych Lazni zjechało wtedy 260 motocykli z wielu krajów. Najstarszy uczestnik tej imprezy liczył... 71 lat. Przybył na motocyklu ze Szwecji. W sierpniu Klub „Helios” z Warszawy gościł będzie w Wolsztynie posiadaczy motocykli — weteranów z całej Europy. We wrześniu Grupa Ciężkich Motocykli Stołecznego Klubu Motorowego wyjeżdża na Węgry na międzynarodowy Kóros-Rally, zaś wkrótce potem podejmować będzie w Warszawie dużą grupę zmotoryzowanych turystów m. in. z Francji, Węgier i Jugosławii.

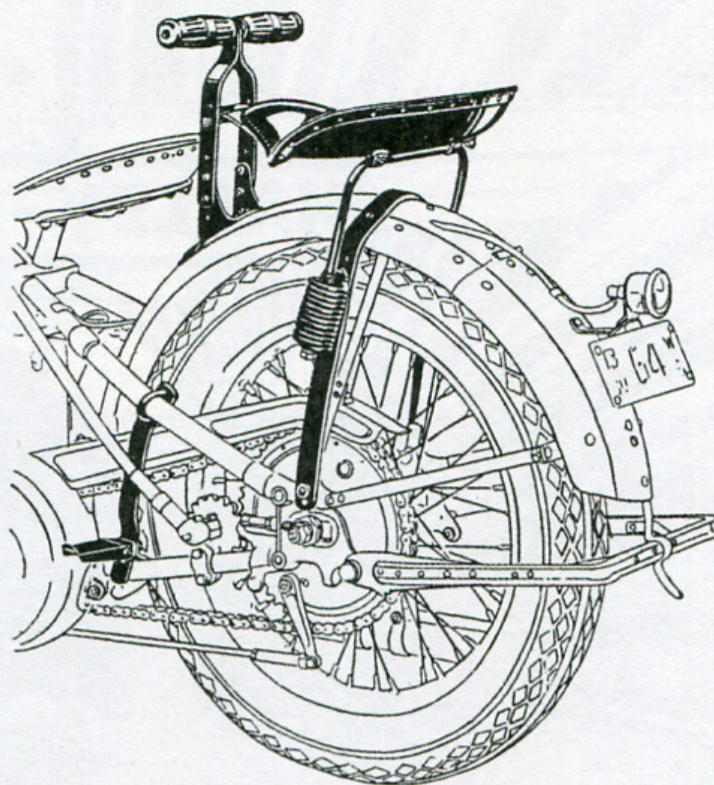
O frekwencję organizatorzy podobnych imprez nie muszą się martwić. Amatorów turystycznej wólcę na starych motocyklach, odrestaurowanych ze złomu i doprowadzonych dzięki własnej pracy i inwencji do kwitującego stanu, jest coraz więcej.

MAREK PONIKOWSKI  
Zdjęcia: TOMASZ SIKORA



HARLEY MÓJ KUMPEL





Najprostsze sprawy

Tomasz Domanlewski

## Ci wspaniali wariaci

**Z**AWSZE cenilem sobie wielce wszelkich dziwaków, zapaleńców, wariatów i monomaniaków. Hobbysta, mający kota na jakikolwiek temat — więcej jest w moich oczach wart od człowieka, który swe zainteresowania życiowe ogranicza do funkcji odżywiania się i rozmnażania.

Zakładając — to chyba jasne — że jego konik nikomu nie szkodzi.

Spotkałem właśnie takich: młodzi ludzie, niektórzy na studiach, niektórzy pracujący — uparli się, żeby jeździć na motocyklach i to akurat na Harley-Davidsonach, czyli pojazdach dość dziwacznych i szalenie mało u nas popularnych.

A oni się uparli. Wyszukują stare wraki z wojennego demobilu i ze złomu stwarzają na nowo pełnowartościowe motocykle, lśniące z więcej niż wschodnim

przepychem. Poświęcają na to wszystkie wolne chwile, miesiącami i latami dłubią i majsterkują, odmawiają sobie wszystkiego, aby móc wiosną wsiąść na ciężką maszynę, ruszyć i — pojechać przed siebie, daleko.

Wspaniali wariaci! Stworzyli i zalegalizowali „Harley-Davidson Club”, nawiązali kontakty z podobnymi klubami istniejącymi za granicą, byli na zjeździe Harleyowców w Czechosłowacji, zamierzają zorganizować międzynarodowy zjazd w Polsce, grali w filmie „Kluby”, wydają pismo, mają swoje odznaki i ubiory...

A wszystko to własnym przemyśleniem, z własnych ubożuchnych funduszy, bez — albo prawie bez — jakiejkolwiek pomocy, na ogół zaś mimo różnorodnych przeszkód. Istnieją, rozwijają się, konsolidują i działają. Pomagają sobie wzajemnie, dzielą się do-

świadczeniami, jeżdżą po Polsce, spotykają się z ciekawymi ludźmi.

Żyją. Ciekawie, barwnie, tak właśnie jak chcą.

Jeśli spotkacie na ulicy czy szosie młodego człowieka na nie normalnie potężnej i nadnaturalnie błyszczącej maszynie — będzie to najprawdopodobniej właśnie Harleyowiec. Jeśli zaś ten młody człowiek będzie jechał elegancko, zgodnie z przepisami, bez kozakowania i inklinacji do chuligaństwa — będzie to na pewno Harleyowiec, albowiem niczym się członkowie klubu tak nie brzydzą, jak idiotyczną zabawą w „czarne anioły” i bezsensownym rozrabianiem dla samej rozróbki.

Dlaczego o nich piszę? Żeby coś dla nich uzyskać, jakoś im pomóc? Ależ nic z tych rzeczy! Najzabawniejsze, że oni ani się żadnej pomocy nie spodziewają, ani jej nie chcą. Najzwyczajniej w świecie dają sobie świetnie radę sami i nikomu swoim wariactwem głowy zawracać nie zamierzają. Owszem, chętni są do współdziałania, byle owo współ-

działanie miało odpowiednią dawkę dziwactwa.

Byłe nie było nudno.

Myślę sobie, że póki jeszcze istnieją tacy właśnie wariaci, którzy nikomu nie wadząc, wyżywają się w swoich pasjach — nie jest źle. Myślę sobie dalej, że jeśli takich będzie więcej — obojętne, czy ich pasją będzie koronkarstwo czy budowa rakiet kosmicznych — będzie jeszcze lepiej. Myślę, że jakiegokolwiek hobby wyklucza upodobanie do butelki, do nieróbstwa, do wegetacji — że wzbogaca życie, czyni je pełniejszym.

I to jest w tej zabawie — najwspanialszej ze wszystkich zabaw — najcenniejsze. To decyduje o jej niewymiernym moście statystycznie, ale niewątpliwym społecznym pożytku.

Jeśli spotkacie na ulicy czy szosie młodych ludzi na dziwacznych motocyklach — żyją na ogół w niewielkich stadkach — uśmiechnijcie się do nich, popatrzcie życzliwie, pomachajcie im ręką w przelocie.

To są naprawdę wspaniali wariaci!

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

Złot Motocykli

# ROYAL ENFIELD CLUB POLAND

06-08.08.2021

Osada Puszczańska  
Tułowice k/Sochaczewa

