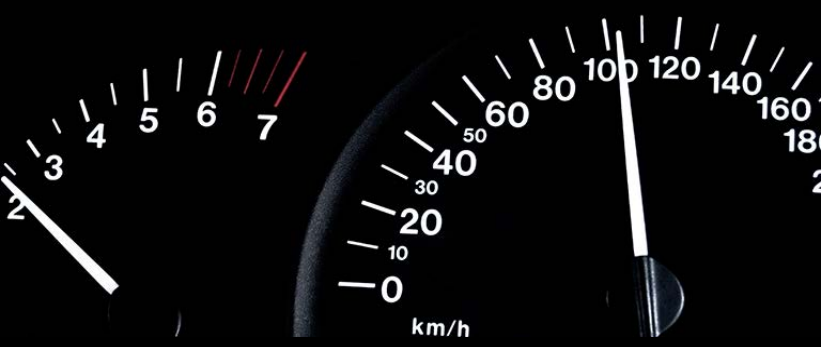
iMotocykl

Numer 21, listopad 2021

Swoimi DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów



W WYDANIU

Aktualności - 3

Ducati Multistrada V2 - 5

Odczarować chińczyka - 8

50. rocznica Westmana - 11

Galeria - 20

Twarze iMotocykl - Erwin Gorczyca - 23

Sezon na kółku - 28

Zimowe polowanie na frajera - 30

Z zamiłowania do Indianów - 31

Sklep, nie muzeum - 37

Pasja, która daje siłę - 41

"Długa wycieczka" cz. 12 - 45

Recenzja - 59

"Harley, mój kumpel" cz. 12 - 61

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: **Kawasaki**

OD REDAKCJI

Większość motocykli zapadła zapewne w sen zimowy w ciepłych garażach, więc macie więcej czasu na lekturę. W bieżącym numerze sporo różnorodności. Sięgnęliśmy po tematy, które bardziej pasują na zimowe wieczorowy. Zupełnie bezwiednie, w różnych artykułach, pojawiły się uwypuklenia pewnych zagadnień – motocykle włoskie, amerykańskie, człowiek i motocykl. Dużo w tym numerze jest o ludziach, bo bez nich motocykl nie ruszyłby z miejsca. Znajdziecie tu aż cztery wywiady.

Zaczynamy od informacji o sukcesie Konrada Dąbrowskiego. Gorące gratulacje od naszej redakcji! W dziale „prezentacje" trochę informacji o Ducati Multistrada V2. Lada dzień rusza produkcja tego motocykla. Polecam szczególnej uwadze artykuł „Odczarować chińczyka", który tłumaczy powstałe stereotypy. Kolejny artykuł to wywiad z Andrzejem „Westmanem" Kasprzakiem, który od 50 lat jeździ Harleyami-Davidsonami. W „galerii" coś dla siebie znajdą miłośnicy radzieckich motocykli IŻ-49. W cyklu „Twarze iMotocykl" przedstawiamy Erwina Gorczycę, od wielu lat postać dobrze znaną w światku weteraniarzy. Dwa felietony poruszają ciekawe temat motocyklowe.

Okazuje się, że „pasja motocyklowa" niekoniecznie musi wiązać się z jazdą ma motocyklu. Jakie inne formy może przybierać przeczytacie w wywiadzie z komandorem Marynarki Wojennej Bogdanem Tomaszyckim. Nietypowy jest też w tym numerze artykuł w dziale „muzeum".

Szczególnej uwadze polecam też artykuł „Pasja, która daje życie". To poruszający wywiad, który daje do myślenia. Nie jest to temat ani „modny" ani „popularny", ale głupotą jest unikanie takich publikacji. Są one bardzo ważne. Na końcu, jak zwykle, powieści w odcinkach i recenzja.

Zapraszamy do lektury!

Tomasz Szczerbicki

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

Aktualności

Konrad Dąbrowski wygrał Puchar Świata rajdów Baja 2021 w klasie junior

Konrad Dąbrowski: Musieliśmy o to powalczyć. Zawody zacząłem bardzo dobrze wygrywając prolog. Niestety na pierwszym etapie z powodu awarii straciłem dużo czasu. Mimo to udało się dojechać wyścig i zebrać wystarczająco punktów by cały sezon wygrać 1 punktem. Jestem bardzo szczęśliwy. Dziękuję całemu swojemu zespołowi, Tacie, Pawłowi Jaroszowi i Mice Pietrusowi, którzy byli przy mnie cały ten czas.

FB Konrad Dąbrowski

Konrad Dąbrowski startował jako zawodnik DUUST DIVERSE Rally Team. ➔➔

Foto: DUUST Rally Team

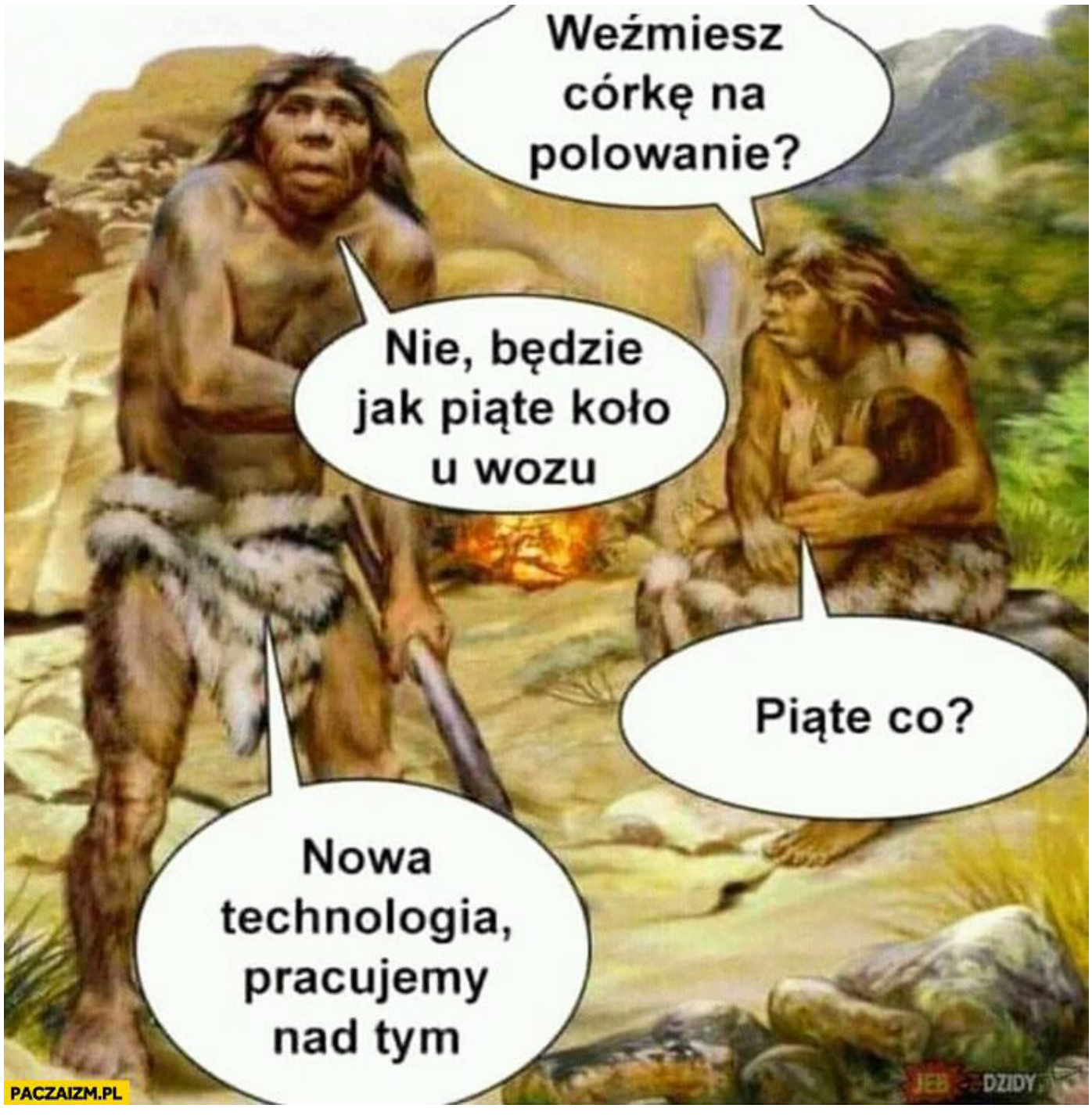
Sprzedaż motocykli i motorowerów w październiku 2021

W październiku zarejestrowano w Polsce 2035 nowych motocykli i motorowerów. To wynik o 20,45% mniejszy niż w poprzednim miesiącu i o 1,45% mniejszy niż przed rokiem.

W październiku liczba rejestracji nowych motocykli wyniosła 1186 sztuk, co oznacza wzrost na przestrzeni roku o 6,56%. Łącznie w ciągu dziesięciu miesięcy br. Polacy kupili i zarejestrowali 19 198 motocykli, o 5,75% więcej niż w takim samym okresie poprzedniego roku. Najpopularniejsza w segmencie jest obecnie: Honda, która znalazła nabywców 3 326 motocykli, co oznacza wzrost o 49,62% w ciągu roku. Drugą pozycję zajmuje BMW z liczbą rejestracji 2 166 szt. (+33,87%). Na trzecim miejscu listy znalazła się Yamaha – 2 150 zarejestrowanych motocykli, +2,43% rok do roku., wyprzedzając o 1155 szt. Junaka (czwarta lokata).

Źródło: SAMAR

Znalezione w Internecie



Ducati Multistrada V2

OPR: TOMASZ SZCZERBICKI, ZDJĘCIA: DUCATI

Nowy Ducati Multistrada V2 to wszechstronny i zaawansowany technologicznie dwucylindrowy motocykl turystyczny. Jak każde Ducati nie brak mu sportowego pazura i swoistego stylu. Produkcja tego modelu rusza w listopadzie tego roku. Będzie on również dostępny w wersji o obniżonej mocy, dla posiadaczy prawa jazdy kategorii A2.

Obecny elektroniczny „wyścig zbrojeń” sprawia, że motocykl bez elektroniki nie liczy się na rynku. Firmy rywalizują teraz kto jej więcej użyje i do jakich celów. Nowa Multistrada V2 jest niezwykle zaawansowanym technologicznie motocyklem, a elektronika stoi tu na straży bezpieczeństwa, jak również komfortu podróżowania. Motocykl ten jest standardowo wyposażony w najnowocześniejszy pakiet elektroniczny, który oferuje wszystko, czego potrzebujesz aby podróżować ➔➔

komfortowo i bezpiecznie. Pakiet obejmuje: ABS Cornering, który gwarantuje wysoki stopień bezpieczeństwa podczas hamowania nawet w zakrętach; Vehicle Hold Control, który ułatwia ruszanie na pochyłych drogach; Ducati Traction Control, cztery tryby jazdy (Sport, Touring, Urban, Enduro) w pełni konfigurowalne przez użytkownika oraz nowy system Ducati Brake Light, który w przypadku nagłego hamowania automatycznie aktywuje miganie tylnego światła stopu.

Wersja S tego modelu zawiera pakiet wyposażenia, który obejmuje m.in.: elektroniczne zawieszenie Skyhook, tempomat, reflektory full-LED wyposażone w funkcję Ducati Cornering Lights, która optymalizuje oświetlenie drogi w zależności od pochylenia motocykla, Ducati Quick Shift Up & Down, system Hands Free, 5-calowy kolorowy wyświetlacz TFT o wysokiej rozdzielczości z intuicyjnym interfejsem i podświetlanymi elementami sterującymi na kierownicy.

W fazie rozwoju tego motocykla skupiono się przede wszystkim na ergonomii, redukcji wagi, modernizacji silnika oraz usprawnieniach zgodnych z filozofią „ciągłego doskonalenia".

Stylistyka Multistrady V2 jest elegancka i zarazem dynamiczna. Cechuje się płynnymi liniami, gładkimi powierzchniami oraz charakterystyczną i wyróżniającą się równowagą pomiędzy muskularnością przodu, a smukłością i lekkością tyłu.

Nowa Multistrada V2 jest wyposażona w najnowszej generacji silnik Testastretta 11° o pojemności skokowej 937 cm³. Silnik z rozrządem desmodromicznym ma cztery zawory na cylinder, jest chłodzony cieczą i osiąga maksymalnie 113 KM mocy oraz 94 Nm maksymalnego ➔➔

momentu obrotowego. Dwucylindrowiec liniowo oddaje moc, a zapas momentu obrotowego pozwala na efektywne przyspieszanie z każdego poziomu obrotów. Ta jednostka napędowa ma wydłużone okresy międzyprzeglądowe, z wymianą oleju co 15 000 km i kontrolą luzu zaworowego co 30 000 km.

Testastretta 11° w nowej Multistradzie V2 przeszła szereg ulepszeń: ma nowe korbowody, nowe 8-tarczowe sprzęgło sterowane hydraulicznie i zmodernizowaną skrzynię biegów, która gwarantuje większą płynność i precyzję zmiany biegów, ułatwiając również włączenie biegu neutralnego.

Podwozie zapewnia dobrą zwrotność i precyzję prowadzenia. Motocykl jest niezwykle wszechstronny i idealnie sprawdzi się również do przemieszczania się po mieście – dzięki skutecznemu systemowi półaktywnego zawieszenia Ducati Skyhook Suspension EVO (standard w wersji S), który absorbuje nierówności podłoża i zawsze gwarantuje idealne ustawienia, poprawiając bezpieczeństwo i komfort.

Wysokość siedzenia została obniżona do 830 mm, a węższa kanapa pozwala na pewne oparcie stóp na nawierzchni. Zmiany te zwiększają pewność podczas manewrowania przy małych prędkościach, nawet z pasażerem i zapakowanymi kuframi.

Prace nad kanapą skupiły się również na poprawieniu komfortu jazdy. Nowy kształt siedzenia zapewnia wygodną powierzchnię, która gwarantuje kierującemu swobodę ruchów w kierunku wzdłużnym. W odnalezieniu optymalnej pozycji pomagają też nowe podnóżki przejęte z modelu Multistrada V4, które zapobiegają nadmiernemu zginaniu nóg, a tym samym umożliwiają bardziej relaksującą pozycję podczas długich podróży.

Kolejnym kluczowym obszarem ulepszeń była redukcja wagi motocykla. Dzięki modernizacji wielu elementów masa zmniejszyła się o 5 kg w porównaniu do Multistrady 950. Modernizacja silnika przyniosła oszczędność około 2 kg. Różne części zostały odchudzone, w tym lusterka, pochodzące z modelu Multistrada V4, przedni układ hamulcowy oraz obręcze kół.

Jak już wspomniałem, produkcja nowego Ducati Multistrada V2 rusza w tych dniach. Na naszych drogach zobaczymy go zapewne w przyszłym sezonie. Wtedy też poznamy jego cenę. Dziś wiadomo tylko, że pojazd ten będzie objęty 4-letnią gwarancją bez limitu kilometrów.

Odczarować chińczyka

czyli historia o tym, jak to chiński skuter przestał być tym złym

TEKST: JACEK GRADOMSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Pierwsze chińskie jednoślady, pędzone silnikiem spalinowym, importowane na początku XXI wieku do Polski nie były najwyższej jakości, co spowodowało, że opinia o nich była zła. Ówcześni importerzy nie bardzo orientowali się, co jest dobre i co lepiej sprowadzać. Kupowali najtaniej, nie bardzo interesując się jakością. W końcu cena takiego chińskiego motoroweru czy skutera na polskim rynku była co najmniej dwukrotnie niższa niż tzw. markowego. Jeszcze tańsze były ➔➔

te sprzedawane w marketach. Ich jakość była skandaliczna, spowodowana nie tylko tym, że sprowadzano takie, których by na rodzimym rynku nikt nie kupił, ale również niechlujnym montażem u importera.

Wyjaśniam o jaki montaż chodzi. Otóż skutery małe i duże, czy też motocykle wszystkich marek na świecie są przewożone w „pudłach” ze zdemontowanymi przednimi kołami, elementami owiewek, lusterkami itp. Chodzi o to, aby można było je bezpiecznie przewieźć i aby w kontenerach zmieściło się ich jak najwięcej. Dopiero na miejscu owe elementy są przykręcane. Niestety, ale wielu skręcających te nieszczęsne pojazdy nie miało większego pojęcia o tym co robi i efekty były straszne. Wielokrotnie po otrzymaniu takiego skuterka musiałem sam wszystko dokręcać lub zdemontować i powtórnie złożyć, bo jazda mogła być wręcz niebezpieczna. Zanim odkryłem tandeciarski montaż, zdarzyło mi się, że podczas jazdy odkręciła się tarcza przedniego hamulca lub zacisk, czy też odpadł bagażnik z kuferkiem. Nie było to nagminne ale dawało do myślenia, że skoro tak beznadziejnie złożony pojazd jest dawany do testu, to jak muszą być przygotowane do sprzedaży.

Natomiast przypadki zatartych silników czterosuwowych w pięćdziesiątkach były zawsze z winy użytkowników. Przyzwyczajeni, że w skuterze pędzonym dwusuwem jest zawsze kontrolka poziomu oleju w zbiorniczku nie zauważali, że w czterosuwie poziom oleju sprawdzamy bagnetem przy korku wlewu oleju i należy to czynić dosyć często. Przecież gdyby przeczytali instrukcję obsługi to by się o tym dowiedzieli. Ale kto będzie czytał instrukcję obsługi takiego prostego pojazdu, prawda? No i potem były problemy.

Jednak trzeba przyznać, że wśród wielu ówczesnych importerów byli również tacy, którym zależało, aby klient był zadowolony i nie miał problemów ze swoim pierdopędem. Ich pojazdy były ➔➔

ściciele Almotu postanowili poszerzyć działalność o handel chińskimi jednośladami. Nabyli prawo do używania marki Junak oraz zaczęli sprowadzać pojazdy w specyfikacji podobnej do tej, w jakiej były eksportowane do zachodniej Europy. Ponieważ jakość kosztuje, to koszty zakupu jednośladów w fabrykach były większe niż płacili pozostali polscy importerzy. W efekcie i cena detaliczna na naszym rynku była wyższa. Początki były trudne, gdyż trzeba było przekonać klienta, że Junaki warte są swojej ceny.

Z czasem na rynku pozostali jedynie ci, którzy mieli jednoślady dobrej jakości, a tandeciarze odpadli. Szkoda, że z rynku zniknęła marka Moto-Magnus, gdyż ich jednoślady były równie dobre, co Zipp. Natomiast jakością do Junaka z czasem dołączył Romet.

lepszej jakości, a montaż w Polsce robili wykwalifikowani mechanicy. Muszę tu wspomnieć o tytanicznej pracy inżyniera Konrada Czwordona, który jeździł po Polsce i organizował profesjonalne szkolenia. Dzięki temu opinia o jednośladach z Państwa Środka zaczęła się poprawiać. Zaczęto odróżniać dobre, pochodzące od odpowiedzialnych importerów, od tandety zwanej marketówkami. Jednak znaczący przełom jakościowy nastąpił w momencie, gdy właNa zakończenie kilka słów do tych, co uważają, że lepszy jest używany małolitrażowy motocykl, skuter czy motorower, niż nowy chinol. Otóż informuję, że przeważająca liczba owych japońskich, francuskich i włoskich maluchów (napędzanych silnikiem spalinowym) jest produkowana w Chinach w tych samych fabrykach co importowane chińskie skuterki i motocykle.

50. rocznica Westmana

TEKST: TOMASZ SZCZERBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Andrzej Westman Kasprzak obchodzi w tym roku 50-lecie jazdy tylko na motocyklach Harley-Davidson. Gratulujemy wytrwałości i wierności marce. To imponujące osiągniecie. W latach 70. był znaną postacią warszawskiego świata harleyowców, później wyemigrował do Kanady. Postanowiliśmy zapytać go, jak przeleciało te 50 lat na H-D.

Tomasz Szczerbicki: Jako to się zaczęło? Kiedy i dlaczego właśnie Harley-Davidson? Przecież 50 lat temu łatwiej było wsiąść na SHL, WSK czy Jawę?

Andrzej Westman Kasprzak: *„Andrzejku, odejdź od tego okna" – poprosiła moja mama widząc mnie wmurowanego w lufcik mojego pokoju. Tak się rozpoczęła moja całożyciowa miłość do amerykańskich motocykli Harley-Davidson. Tak, to 51 lat temu, gdy miałem możliwość nabycia motocykla dostępnego na rynku PRL, w roku 1968 w wieku 16 lat, byłem już posiadaczem prawie nowej WFM-ki z 1957 roku o* ➔➔

przebiegu ok 1500 km. Brat mojej babci zakupił ją z przydziału pracowniczego dla Zjednoczenia Przemysłu Poligraficznego i używał jej do transportu owoców i warzyw ze swojej działki przy al. Żwirki i Wigury, przy lotnisku, w Warszawie. Pominę fakt, że jako 6 letni chłopiec sparzyłem łydkę o jej rurę wydechową i ślad tego wydarzenia nosiłem przez kilkanaście lat, co także miało wpływ na moje zainteresowanie motocyklami. W końcu otrzymałem ten motor poprzez przekazanie notarialne i bylem jedynym posiadaczem pojazdu o silniku spalinowym jako uczeń Liceum Ogólnokształcącego im M. Reja w Warszawie.

A więc moja WFM-ka stała pod naszym oknem na ul. T. Gamerskiego przy ul. Senatorskiej, gdy wczesnym wieczorem usłyszałem łoskot ciężkich motocykli i eksplozje w rurach wydechowych o nieznanym dla mnie charakterze. Dwóch młodych ludzi wkroczyło niepewnie do mojej klatki schodowej. Natychmiast zszedłem na dół i zbliżyłem się do ich maszyn. To były prawdziwe Harleye, o których już słyszałem krążące legendy. Jeden był żółty, drugi czerwony i oba wywołały we mnie przyspieszony rytm serca. W moim późniejszym standardzie oba to były rzęchy. Nie mówię, że ich tłumiki wisiały na drutach kolczastych, ale w sposób widoczny należały do gości bez szmalu.

Szybciutko zaprowadziłem moja WFM-ke do garażu, postanawiając poczekać na właścicieli Harleyów, by przeprowadzić z nimi wywiad. Okazało się, że był to Witek Parzydło i Piotr Zamecznik, członkowie Klubu Harley-Davidson Warszawa, którzy byli studentami Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie i przyjechali do mojej sąsiadki pani prof. Zofii Butrymowicz, by zdać egzamin na terenie neutralnym. W ciągu wywiadu także okazało się, że obaj właśnie wrócili ze zjazdu Harley- ➔➔

owców w Czechosłowacji, i że z tego powodu minęli termin egzaminu na uczelni. Obaj byli w świetnych humorach, gdyż pani Butrymowicz wyciskając z nich ostatnie poty zaliczyła im egzamin na piątkę. Dowiedziałem się także, że w Warszawie istnieje klub zrzeszający właścicieli takich motocykli i zarząd klubu składa się głównie ze studentów warszawskich uczelni, którzy organizują imprezy harleyowskie w całym kraju. Wszyscy jeżdżą szybko, ale bezpiecznie.

Od tego momentu Harleye śniły mi się po nocach i moja WFM-ka straciła znacznie na uroku. Wkrótce pod koniec lata w 1969 roku zauważyłem ogłoszenie w „Życiu Warszawy", że ktoś ma Harleya do sprzedania!!! Bezzwłocznie zadzwoniłem i okazało się, że Harley został już sprzedany, a właściciel jest prezesem Klubu Harleyowców, nazywa się Wojtek Echilczuk, i że będzie wkrótce miał następnego Harleya do sprzedania, ale także zaprasza mnie na zabawę klubową w klubie Helios przy ul. Wspólna Droga 13 na Grochowie.

Wojtek wprowadził mnie w towarzystwo czołowych Harleyowców Polskich, gdyż uczestnicy z innych miast także zaszczycali nas swoja obecnością. Nagle stałem się członkiem światowego ruchu Harley-Davidson, grupującego wokół siebie wszystko, co najlepsze.

Wywodząc się z dziennikarskiej rodziny o wysokich aspiracjach zawodowo-towarzyskich, poczułem się w Klubie jak ryba w wodzie. Skąd wówczas mogłem przypuszczać, że stanie się on dla mnie wielojęzyczny?

Transakcja z Wojtkiem jednak nie doszła do skutku. Rozrzuciłem wici wokół różnych środowisk w Warszawie i wkrótce otrzymałem cynk, że znajomy mojego kumpla z Domu Słowa Polskiego na ul. Okopowej miał drobny wypadek na Harleyu i po dojściu do siebie będzie miał go do sprzedania. W rocznicę Konstytucji 3 Maja 1970 roku, nabyłem mojego własnego Harleya w grupie towarzyskiej samochodowo-motocyklowej, grupującej się na Polu Mokotowskim na terenie widocznym z przyszłej Trasy Łazienkowskiej. Moja WFM-kę sprzedałem po dwuletnich włóczęgach po kraju, jesienią 1969 roku na Giełdzie Samochodowej na Służewcu. Stało się to powodem potężnego wstrząsu rodzinnego i ten zionący dymem i siarką krater nigdy nie ostygł na tym forum.

W zimie 1970/1971, jako 18-latek, dokonałem całkowitego remontu mojego Harleya i na początku nowego sezonu stałem się posiadaczem jednego z najpiękniejszych Harleyów w Polsce o pseudonimie Westman widocznym na przyczepce. Od tego momentu datuje się moje życie z Harleyem w trybie przyspieszonym.

W latach 70. byłeś aktywnym harleyowcem warszawskim, jak wspominasz te czasy?

Klub Harley-Davidson Warszawa, wkrótce przemianowany na Harley-Davidson Club Warszawa ,68 a potem na Harley-Davidson Club Poland, był dla mnie wszystkim. Całe moje życie zawodowe, aktywności towarzyskie i moja przyszłość oscylowała wokół tej niecodziennej organizacji. Moja francuszczyzna, w Reju na 2+, stała się moim ➔➔

przez RFN, Belgię do Francji na światowy zjazd motocykli L'Elan, organizowany przez redakcję dziennika „L'Humanite" przekonał mnie, że moje miejsce jest bardziej stosowne na Zachodzie. Przekraczając granice z NRD poddany zostałem intensywnemu przesłuchaniu z czterema oślepiającymi mnie lampami i przebiegło ono w atmosferze młodego, zgniłego jabłka, zdoktrynowanego przez konsumpcje i przez propagandę zachodniego wroga, który jakimś cudem powraca do kraju. Moj przydomek Westman coraz bardziej mi przypadał do gustu i zacząłem się czuć jak rzeczywiste zgnile jabłko.

Rzuciłem się więc ponownie w wiry, fale i dynamizm życia harleyowskiego, i mając niezawodny motocykl w skali europejskiej posiadłem niezwykły potencjał uczestniczenia w zjazdach w PRL, nie tylko mających miejsce w Warszawie, ale także organizowanych przez liczne kluby H-D na terenie całego kraju. Te aktywności owocowały nie tylko w postaci odwiedzania miejsc inteligentnie dobranych jako siedziby zjazdowe, udziałem w świecie przygód i polskich bezdroży, ale i w nawiązywaniu osobistych kontaktów z lokalnymi gwiazdami ruchu harleyowskiego i coraz bardziej rozwijającego się świata motocykli weteranów. Właściciele i użytkownicy innych marek motocykli weteranów kochali swoje maszyny tak jak ja kochałem moje Harleye i stanowili interesujący dodatek cieszący oko tam, gdzie się pojawiałem.

Będąc także nieźle sytuowanym i nieograniczonym czasowo mogłem sobie pozwolić na niefraso- ➔➔

językiem wiodącym w kontaktach międzynarodowych, w korespondencji, kontaktach osobistych z Harleyowcami z Francji, Belgii i krajów zachodnich, uczestniczących w naszych krajowych zjazdach. Były one chętnie odwiedzane jako pełne swoistej, spontanicznej specyfiki dla poszukujących wschodniej egzotyki zblazowanych obcokrajowców.

W 1976 roku ukończyłem pierwszy rok przyspieszonego kursu języka angielskiego dla dziennikarzy w Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich na ul. Foksal, i w maju 1977 roku wyjechałem po raz pierwszy poza granice Bloku Wschodniego na Superally w Guelle, koło Maastricht w Holandii. Byłem wówczas pracownikiem Polskiej Agencji Interpress, redakcji miesięcznika „Polska – Wschód", publikowanego we wszystkich językach „przyjaciół ZSRR". Jednakże zjazd w Holandii, jako cześć podróży na Harleyach

bliwy udział w wielu najprzeróżniejszych rodzajach imprez, i w roku 1978 na Konferencji Harley-David-son i Motocykli Weteranów w Gołuchowie zostałem ogłoszony „Harleyowcem Roku" po zaliczeniu wszystkich zjazdów zorganizowanych w tymże roku na terenie całego kraju.

Nie obowiązująca doktryna polityczna, moje miejsce urodzenia ani podobne walory czy przywary, ale podróże po pięknej Polsce w miejscach poza moja wybujałą wyobraźnią, moje zaangażowanie w ruchu harleyowskim i kaliber osób w nim uczestniczących spowodowało moją bezwarunkowa miłość do Polski. Moj przyjaciel, Michal Pawlik (www.warszawa.pl), ma zupełna racje mówiąc: „Westman, możesz sobie być, czym chcesz, ale na pierwszym miejscu jesteś Polakiem i Warszawiakiem".

Szczęśliwym przypadkiem mój stary kumpel Wojtek Echilczuk, założyciel i Prezydent Harley-Davidson Club Warszawa ,68, który jako pierwszy wyciągnął do mnie swoja harleyowska rękę w geście przyjaźni i zaproszenia do akcji najwyższego kalibru, stal się moim modelem na całe życie, i w tym wzniosłym momencie, po tych licznych, krótkich latach, składam mu moje najszczersze wyrazy wdzięczności i szacunku. Cheers!

W latach 80. wyemigrowałeś do Kanady. Jak wyglądała twoja przygoda z harleyami za wielką wodą?

Tomek, twoje pytanie pomija mój kolorowy pobyt na Harleyu we Francji, co stało się integralna częścią mojej przygody za wielką woda. Więc przy tej okazji pozwolę sobie dodać kilka słów na temat tego rozdziału życia. Z, i na dwóch szprychowanych kołach.

Pod koniec lata 1980 roku byłem gotów do podróży w jedna stronę. Dygresja: wielu polskich internautów w mediach społecznościowych publicznie oskarża polską emigrację na Zachodzie zarzucając jej objawy tchórzostwa, braku patriotyzmu, egoizmu i poszukiwania dobrobytu. Realia jednakże ewidentnie zademonstrowały, że w tamtych warunkach w Polsce nie dało się żyć, a przyszłość dla młodych rodzin, singli i ich poprzednich generacji zamknęła się z hałasem. Kraj praktycznie ogłosił bankructwo, inflacja otworzyła oczy elementom kreatywnym, zdolnym chwycić swoje losy we własne ręce i wolnym życiowo na tyle, by znaleźć odpowiednia alternatywę. Punktem kulminacyjnym był stan wojenny, który zastał mnie w Paryżu wraz z moim Harleyem. Duża ilość Polaków rzetelnie zamierzających powrócić do kraju i przebywających we Francji, czasowo została ➔➔

nagle odcięta od kraju. Mnie ta zmiana statusu politycznego przyniosła dużo szczęścia. W ciągu 6 dni osiągnąłem prawo stałego pobytu, prawo do pracy, ubezpieczenie zdrowia, gratisowe leczenie dentystyczne, zasiłek na bezrobocie, dokument podróży zezwalający mi na bezwizowe podróżowanie do innych krajów Zachodu, nie licząc innych benefitów socjalnych. Polacy okazali się bardzo popularni we Francji, a Burmistrz Paryża, Jacques Chirac, udzielał pomocy finansowej każdemu Polakowi mieszkającemu wtedy w Paryżu i odciętemu od kraju.

Dzięki niezwykłemu zbiegowi okoliczności w urzędzie bezrobocia (Assedic) ukazało się ogłoszenie Pierwszej Ukraińskiej Drukarni we Francji, że potrzebują linotypisty biegle znającego się na obsłudze maszyny i znajomości cyrylicy. Wkrótce zostałem zatrudniony jako były linotypista, przeszkolony zawodowo przez najlepszych towarzyszy sztuki drukarskiej w Domu Słowa Polskiego na ul. Okopowej.

Pod znakiem Tryzuba mechanicy złożyli dla mnie linotyp i po tygodniu rozbiegówki rozpocząłem składanie tygodnika „Ukrainskie Slowo", kolportowanego we wszystkich krajach świata, gdzie pragnący wolności Ukrainy jej patrioci znaleźli bezpieczny przytułek.

Artykuły do gazety były przesyłane do Paryża przez dziennikarzy z Ukraińskiej Rozgłośni Radia Wolna Europa, a ja nie tylko składałem je na ➔➔

linotypie, ale i łamałem strony gazety przy różnych okazjach. Pracownicy lubili mnie jako Westmana, ale mój osobisty urok był przysłonięty faktem, że brat właściciela został zamordowany w Bieszczadach przez Ludowe Wojsko Polskie.

Zostałem także zakwalifikowany jako tłumacz na wezwanie dla Rządu Francji, w Ministerstwie Spraw Socjalnych i Studiów Ekonomicznych, ułatwiając pracownikom socjalnym kontakt z Polakami nie znającymi francuskiego, a rezydującymi czasem w okropnych warunkach mieszkaniowych.

Oczywiście Harley był moim głównym środkiem lokomocji podczas mojego pobytu we Francji, z okresem zimowym włącznie. Co więcej, znajomy skontaktował mnie z grupą Harleyowcow paryskich z domem klubowym i garażem w Joinville-Le-Pont po południowej stronie Bulvaru Periferique. Ci fajni Harleyowcy stanowili mój trzon życia towarzyskiego z weekendowymi ucztami włącznie. Paryski Urząd Celny uruchomił okienko tylko dla Polaków posiadających pojazdy mechaniczne i po wymianie żarówki w lampie z białej na żółta przeszedłem francuski przegląd techniczny, otrzymując także nową paryską tablicę rejestracyjną.

We Francji, nie mogę się pochwalić wielka aktywnością w zjazdach harleyowskich gdyż miałem stałą pracę na pełen etat, ale pojeździłem po Francji w weekendy wystarczająco dużo, by uznać ten wspaniały kraj jako moją drugą Ojczyznę.

Krótko mówiąc, młody, przystojny 30-latek, nieżonaty, wykształcony, znający cztery języki, z paroma frankami w kieszeni, potrafiący się świetnie zaaklimatyzować w obcym kraju, otrzymał wizę na stały pobyt w Kanadzie bez najmniejszego problemu.

Posiadanie antycznego Harleya zostało mi wpisane do wizy i pod koniec lata w 1981 roku obaj, Harley jako pierwszy, polecieliśmy do Kanady.

Ottawa przyjęła mnie z otwartymi ramionami. Po kilku dniach po przylocie poczytny dziennik „The Ottawa Citizen" dostał cynk, że emigrant z Polski znalazł się w Ottawie z antycznym Harleyem posiadającym nalepkę SOLIDARNOŚĆ na tylnym błotniku. Artykuł na pierwszej stronie wraz ze zdjęciem (widocznym na mojej stronie FB) ukazał się w gazecie wkrótce potem. Nie tylko wszyscy nagle usiłowali mnie poznać osobiście, ale otrzymałem dużo zaproszeń na obiad wśród ottawskiej Polonii, od panien młodych lecz niezamężnych, i ofert pracy. Doświadczyłem także ułatwienia w egzaminie na kanadyjskie prawo jazdy G i M. Nawet policja przymrużyła oko na nielegalne, notoryczne wożenie pań na solowym siodełku mojej WLK-i i bez podnóżków dla pasażerki.

Co więcej, znane miesięczniki motocyklowe, jak boski „Easy Rider Magazine", „Canadian Biker Magazine" i inne zamieściły na swoich lamach przeedytowane wersje artykułu z „Citizena", co w zasadzie przyniosło mi znaczną renomę w skali kontynentalnej. Uzyskałem mianowicie cicha aprobatę w oczach północno-amerykańskich klubów motocyklowych, dla których wierność Harleyowi we wszelkich warunkach życiowych liczy się ponad wszystko. Aczkolwiek, co zmieniło moje przeznaczenie był fakt, że powyższe publikacje nie pozostały niezauważone przez egzekutywę firmy Harley-Davidson. W 1983 roku zostałem poproszony o opisanie mojej historii dla publikacji w ówczesnym organie H.O.G. USA noszącym nazwę „HOG Tales", a co odbiło się szerokim echem w całych Stanach. Aż w wyniku ostatecznym Willy G. Davidson i Vaughn Beals, Prezydent i CEO firmy, przekazali mi carte blanche, abym założył pierwszy w Kanadzie oddział tego światowego klubu, pierwszego w historii świata klubu motocyklowego sponsorowanego przez firmę. To był dla mnie prawdziwy zaszczyt i postawiłem na jedna szale wszystko co mogłem, by wywiązać się z tego zadania.

Jako założyciel i pierwszy President przebrnąłem przez wzloty i upadki nowej nie tylko w Kanadzie ale i w USA organizacji, ostatecznie grupującej miliony członków w skali ogólnoświatowej.

Aktywności początkowo opierały się na organizowaniu imprez, wypadów, kempingów i wycieczek dla członków mojego oddziału Easter Ontario HOG Ottawa. Potem podjęliśmy uczestnictwo w zjazdach własnych i innych oddziałów HOG w Kanadzie i w USA. Zjazdy narodowe, stanowe i prowincjonalne były w stałym menu naszego klubu. Kilka lat później dowiedziałem się o oddziale HOG Green Valley w Zielonce, założonym przez Wojtka Echilczuka, który w 1997 roku odwiedziłem zresztą osobiście.

W 1986 roku, podczas rocznego, kontynentalnego zjazdu Americade w Lake George, N.Y. otrzymałem prywatne zaproszenie na lunch od pierwszego prezydenta HOG USA, Joela Weissa. To czteroosobowe przyjęcie miało miejsce na statku spacerowym po jeziorze Winnipesaukee w Lake George i uczestniczył w nim sam Willy G. Davidson, jego małżonka Nancy, Joel i ja. Podczas tej malej uroczystości otrzymałem „błogosławieństwo" i podziękowanie za wyniki tej spełnionej misji.

Tak, Harleye i Westman na zawsze pozostają wręcz nierozerwalne i te moje pierwsze kroczki harleyowskiego niemowlaczka postawione w Klubie HD Warszawa ,68 przybrały nieco na długości, w postaci niezliczonych mil przejechanych na czterech rumakach w mojej stajni. Emocje po naciśnięciu przycisku „start" są dla mnie dziś nadal tak świeże, jak 51 lat temu.

Pozdrawiam wszystkich czytelników magazynu „iMotocykl".

Dziękuję za tą niesamowitą opowieść i życzę powodzenia na kolejne 50 lat w siodle H-D.

GALERIA

Motocykle IŻ-49 w Wojsku Polskim

TEKST: TOMASZ SZCZERBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA

W 1945 roku, po zajęciu wschodniej części Niemiec, Rosjanie przewozili maszyny i urządzenia ze zdobytych tam fabryk do Rosji. Tak też się stało z zakładami DKW. Mało tego, przewieziono na wschód również część dawnego personelu, jako jeńców wojennych. Takie posunięcie pozwoliło Rosjanom na szybkie rozpoczęcie produkcji seryjnej motocykli IŻ-350, po późniejszych modyfikacjach IŻ-49, których konstrukcja była wzorowana na niemieckich DKW model NZ.

Do Polski trafiło niewiele motocykli IŻ-350, dużo więcej sprowadzono do naszego kraju późniejszej, zmodyfikowanej wersji IŻ-49, której produk- ➔➔

Motocykl IŻ-49 w Wojsku Polskim. Lata 50.

Wojskowa nauka terenowej jazdy motocyklem. Na przedzie dwa motocykle IŻ-49. Lata 50.

Okładka magazynu „Żołnierz Polski” z 1954 roku ze zdjęciem motocykla IŻ-49.

cja ruszyła na początku lat 50. W stosunku do poprzednika zmiany konstrukcyjne były znaczące. Motocykl IŻ-49 otrzymał przednie zawieszenie teleskopowe i tylne suwakowe. Zastosowano nowy filtr powietrza. Wprowadzono też wiele innych zmian. Finalnie otrzymano motocykl, który był stosunkowo nowoczesny i niezawodny, jak na ówczesne realia Europy środkowo-wschodniej.

Na początku lat 50. w szeregach Wojska Polskiego pojawiła się pewna ilość motocykli IŻ-49. Dokładnie ile trudno jest powiedzieć, był to czas, gdy wszystko było „tajemnicą wojskową”. W oficjalnych raportach, na jakie trafiłem, były podane ilość zużytych opon, wymienionych tłoków, przepracowanych warsztatowych roboczo-godzin, itp. Trudno z tego wyciągnąć konkretne wnioski o liczbie motocykli.

Liczba motocykli IŻ-49 w Wojsku Polskim była wyraźnie zauważalna. Mogło to być kilkaset sztuk, może więcej. Był to jeszcze okres, gdy zadania stawiane tej grupie pojazdów związane były ze sprawami taktycznymi, m.in. ➔➔

Motocykl IŻ-49 w Wojsku Polskim. Lata 50.

Wykład z budowy motocykla. Jako główny eksponat motocykl IŻ-49. Lata 50.

zwiadem i komunikacją polową. W praktyce wykorzystywane były najczęściej do codziennych zadań związanych z funkcjonowaniem jednostek wojskowych.

We wspomnieniach byłych żołnierzy motocykle IŻ-49 zapisały się jako solidne, trwałe i niezawodne. Większość z tych pojazdów, będących na etatach wojskowych, pozostawała w fabrycznym, cywilnym malowaniu. Rzadko kiedy przybierały one barwy wojskowe – kolor zielony (khaki).

Twarze „iMotocykl” – Erwin Gorczyca

TEKST I ZDJĘCIA: **ERWIN GORCZYCA**

W tym cyklu chcielibyśmy przedstawić Wam bliżej osoby, które tworzą magazyn „iMotocykl". To wyjątkowi ludzie, dla których motocykl to prawdziwa pasja, a nie okresowa fascynacja. Dziś opowie o sobie Erwin Gorczyca.

Przez długi czas moje nazwisko kojarzone było przez miłośników motocykli z marką Rudge, ale przyszedł czas na zmiany. Odchodząc trochę od głównego wątku, uważam że życie jest zbyt wielowymiarowe, aby trzymać się kurczowo jednego tematu. Czyli wykorzystałem okazję i kupiłem Sokoła 1000. Kilka lat zajął mi jego remont, ale w końcu zaczął odpłacać mi za trud włożony ➔➔

w odbudowę. Pewnego razu dowiózł mnie do Irlandii i przywiózł z powrotem do domu. W ten sposób wszedłem w świat amerykańskich motocykli. Wprawdzie Sokół to na wskroś polski wyrób, ale jego korzenie tkwią w USA i tak też jest odbierany przez środowisko harleyowskie. Zacząłem bywać na imprezach organizowanych przez kolegów spod znaku H-D i Indiana. Przypieczętowaniem mojej nowej ścieżki było członkostwo w Oldtimer Club Poland, grupie zrzeszającej posiadaczy amerykańskich motocykli klasycznych. Musiałem więc mieć amerykański motocykl. Zaczęło się od Indiana 741b, czyli wojennej pięćsetki, którą odbudowałem jako motocykl cywilny, przypominający trochę Sports Scouta. Ale ponieważ apetyt i możliwości trochę rosły, udało mi się zdobyć Harleya-Davidsona VLD z 1934 roku. I to był wyjątkowo dobry traf. Jak zwykle, najpierw musiałem go wyremontować, na co poświęciłem około trzech lat. Walory, ➔➔

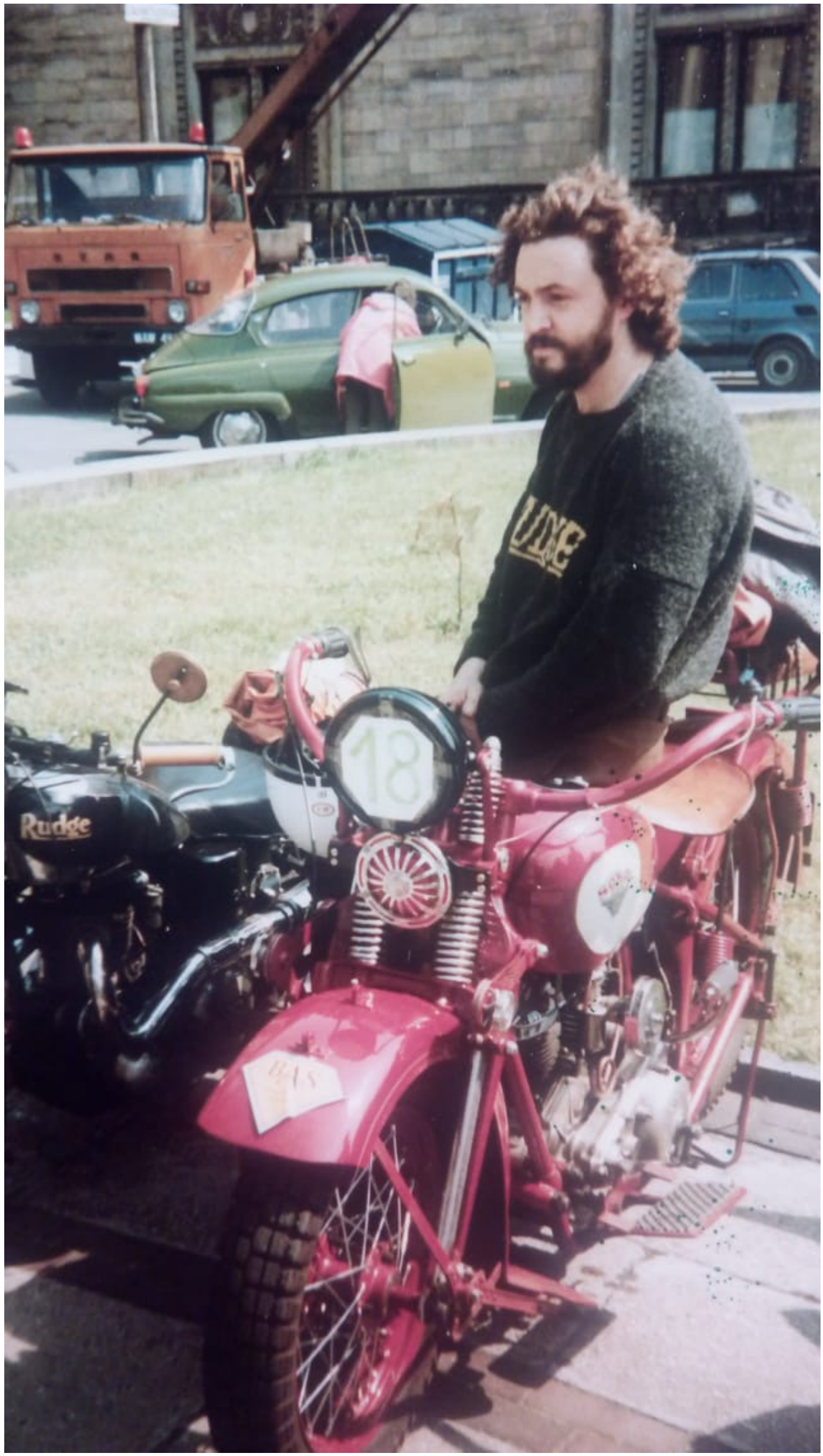
które zaprezentował po odbudowie zaskoczyły mnie i przekonały ostatecznie do amerykańskich motocykli. Tak więc w garażu zaczęły pojawiać się następne sztuki mojego stadka: Indian Scout 101, Harley-Davidson WLA, Harley-Davidson UL i najstarsze JD z 1928 i 1923 roku. Pisze się szybko, ale w rzeczywistości trwało to wiele lat. Idylla trwała do pewnej nocy, kiedy pożar zniszczył garaż i sześć motocykli. Zostawmy motocykle na chwilę, żebym mógł opowiedzieć coś więcej.

Jak wspomniałem życie ma wiele barw i ograniczenie się do jakiejś wąskiej dziedziny jest trochę jego marnowaniem. Oprócz motocykli realizowałem i realizuję się nadal w innych kierunkach. Moją wielką pasją są góry i idąc za głosem duszy wyniosłem się z Warszawy na Podkarpacie, gdzie spod mojego domu widzę Bieszczady i Tatry jednocześnie. Te przenosiny i remont starego domu, pochłonęły kilka moich maszyn. Musiałem sprzedać Sokoła, Rudge'a Ulstera i inne. Ale w zamian zamieszkałem w wymarzonym miejscu i zacząłem swój rozwój od nowa. W Warszawie współtworzyłem miesięcznik „Świat Motocykli", prowadziłem sklep i serwis motocyklowy i coraz bardziej stawałem się mieszczucho–rzemieślnikiem. W nowych realiach zrealizowałem swoje młodzieńcze marzenia i wstąpiłem do Grupy Bieszczadzkiej GOPR, prowadziłem obozy narciarskie i letnie (zgodnie z awuefowskim wykształceniem), buszowałem na nartach po górach, a kiedy zaczęło mi się to nudzić przesiadłem się na narty telemarkowe, co odświe- ➔➔

żyło mi temat. Za osobisty sukces uważam zjazd telemarkiem z Rysów w czerwcu 2015 roku. Wkręcenie się w skialpinizm zawdzięczam środowisku, w którym zacząłem funkcjonować. Ludzi z mocnymi charakterami, chętnymi do pomocy, bez pozy.

Wracam do fatalnej nocy i pożaru w moim gospodarstwie. Z dymem poszło wiele lat pracy i wiele marzeń. Ale ocalało najważniejsze – moja rodzina i siły do odbudowy. Dzisiaj goście, którzy mnie odwiedzają, z trudem mogą znaleźć ślady ognia. Motocykle się odbudowują, życie trwa dalej. Udało się przetrwać trudne dni dzięki niezwykłej pomocy wielu ludzi ze środowiska motocyklowego i górskiego.

Powinienem wspomnieć o przychylnej atmosferze w domu, dzięki której nigdy nie było problemów z kupnem części i kosztami remontów, co pochłania znaczne sumy z budżetu domowego. Żona jeździła motocyklem, córka jeździła (czasem jeszcze siądzie na Indiana), syn jeździ. Czyż nie tak ➔➔



to powinno wyglądać? Co do Wawrzyńca, dużo czasu poświęca na tworzenie odcinków naszego motocyklowego kanału „Zapach garażu" na YouTube. Mam nadzieję, że sam opisze to zjawisko.

Nieskrępowane fizycznymi barierami życie wciąż podsuwa nowe wyzwania i pomysły. Żeby nie było nudno, zdarzało się, że próbowałem malować, grać na instrumentach. Kilka lat temu wkręciłem się w ultramaratony górskie i mając za domem wspaniały poligon do treningu, skończyłem kilkakrotnie Rzeźnika i wiele innych biegów górskich, z których największą satysfakcję dało mi ukończenie stukilometrowego biegu w Alpach, w ramach największego europejskiego klasyka – UTMB.

Wróćmy znów do motocykli. Wszystkie aspekty mojej aktywności łączy jeden czynnik – pokonywanie przestrzeni. Niezależnie czy na dwóch kołach czy na nartach, czy biegnąc. Za każdym zakrętem i każdą górą jest nowa przestrzeń i inny widok. Może też stąd wywodzi się mój ideał korzystania z motocykla – dalekie podróże. One są zwieńczeniem godzin pracy w garażu, brudnych rąk, kosztów materialnych. Rozumiem, że są motocykliści, którzy głównie kręcą się po mieście, chwała im, mają prawo. Ale przypominają mi trochę narciarzy, którzy funkcjonują tylko w strefie przywyciągowej. Dla mnie ideałem jest zostawienie za plecami hałaśliwego ośrodka i wędrówka w miejsca, gdzie mało kto dociera. Tak jak na motocyklu.

Tomek poprosił mnie abym napisał coś o sobie i postanowiłem zrobić to „od strzała", bez planu i głębokich rozmyślań. Pokazałem się bardziej od środka i mam nadzieję, że w sposób niezbyt egzaltowany i czytelny.

Życie nauczyło mnie, że nie należy bać się wyzwań i tego Wam życzę.

Felieton Marcina Szuszczewskiego

Sezon na kółku

W sumie nie na jednym a dwóch, ale jednak kolejny sezon za mną i wypada poczynić podsumowanie kilku miesięcy trudnej relacji kierowców jedno i dwuśladów. Bo nie jest ona łatwa, a z biegiem lat niewiele się zmienia.

Jednośladów przybywa, przynajmniej na oko, chociaż statystyki nie są zbyt optymistyczne. Według danych SAMAR, sprzedaż nowych motocykli i skuterów jest w tym roku o ponad 15% niższa niż w zeszłym. Wysokie są też spadki w kolejnych miesiącach. Jak jednak wiemy sprzedaż nowych pojazdów sobie, a ulica żyje przede wszystkim używanymi. Nie zdarzyło mi się spotkać kuriera z jedzeniem, który siedziałby na lśniącym nowym skuterze, a tych kurierów po miastach kręci się bez liku.

Skoro zaś o kurierach z jedzeniem mowa, muszę pochylić czoła w kierunku kierowców z Indii i z Azji. Cały ten rok obserwuję ich przy każdej okazji i nie mogę wyjść z podziwu dla sprawności i elastyczności ich stylu jazdy. Zagraniczni dostawcy często nie znają dobrze naszej topografii i spowalnia ich spoglądanie do zainstalowanych w przeróżny sposób smartfonów, ale jeśli już poznają kierunek, to śmigają między samochodami bez najmniejszego strachu. Kiedy zaś dodać do tego, że mają na plecach wielkie pudło

→→

z żarciem, a pod sobą tylko 50 cm³ silnika, ten respekt powinien znacznie wzrosnąć. Co również ważne, nie są im straszne niskie temperatury, padający deszcz, a nawet śnieg. Panowie, chylę czoła.

O ile bowiem lubię te wszystkie przewagi, które w mieście daje człowiekowi jednoślad, jednocześnie wiem o sobie to, że niespecjalnie przepadam zmoknąć, a jazda po śniegu skuterem graniczy już u mnie z abstrakcją. Uważam, że ten pojazd nie jest do tego stworzony. Na co dzień przemieszczam się pojazdem o pojemności 125cm³ i wydaje mi się on zupełnie wystarczający do jazdy po mieście tak zatłoczonym jak Warszawa. Przy czym mieszkam na jej obrzeżach i dostanie się do centrum oznacza dla mnie pokonanie 20 kilometrów. Na tę odległość składać się może kawałek obwodnicy albo kilka kilometrów szybciej jeżdżonych dróg. Dla motocykla to pestka, ale skuterowanie zakrawa na nich na pewnego rodzaju bohaterstwo. Tak to przynajmniej widzę, ze sobą w roli głównej.

Przy takim zróżnicowaniu, mam okazję do obserwacji ruchu metropolitalnego we wszystkich formach. Tam, gdzie na obwodnicy wyprzedza mnie wszystko, na zjeździe z niej już odrabiam straty, a w korkach płynę między autami na czoło zastopowanej kolumny.

I tu zaczynają się schody. O ile bowiem kierowcy z politowaniem śmigają koło mnie na wielopasmówce, kiedy przychodzi moja kolej odrabiania strat, napotykam na auta stojące bliżej osi pasa czy wręcz kierowców, którzy zdają się nie zauważać motocykla. O ile kierowcy mocniejszych jednośladów wypracowali styl porykiwania wydechem w takich sytuacjach, a brzmią owe ryki najczęściej na tyle poważnie, że samochody ustępują, ja takiej broni w rękach nie mam. Przyznać trzeba, że mniej jest, niż w minionych latach, tępej agresji na starcie spod świateł. Wciąż jednak wielu samochodziarzy katuje silniki, żeby dopaść jednoślad. Trudno to pojąć, wszak stosunek mocy do masy najczęściej nie wypada dla nich korzystnie. A jednak...

Tu muszę wskazać na relatywnie nowe zjawisko Auta elektryczne. Łatwo je rozpoznać po zielonym tle rejestracji i naprawdę nie warto zastawiać im przodu czy stawać z boku. Z reguły skuter nie ma z nimi szans. Motocykl zresztą też rzadko. W mojej opinii, większa liczba kierowców przesiadła się do coraz wygodniejszych pojazdów i zwyczajnie nie chce im się rywalizować na ulicy o każdy milimetr asfaltu. Pozostali są na tyle umęczeni jazdą w korkach, że też oddają pole.

Co roku, w tym miejscu, apelowałbym o zrozumienie dla motocyklistów i cieszył się z mniejszej liczby ofiar drogowych konfrontacji. Mam jednak nieco inny pomysł, który podsunę do wykorzystania na wiosnę 2022.

Drodzy właściciele samochodów, poszukajcie przez zimę jednośladu, a na wiosnę wskoczcie na niego i poczujcie wiatr we włosach, ale nie tylko. Oszczędzicie sobie stania w korku, spalicie mniej paliwa ani nie zapłacicie za parkowanie. Mało tego, pozbawieni konieczności „korkowania" i szukania miejsca do parkowania, zyskacie sporo czasu. Oceniam, że dziennie oszczędzicie nawet dwie godziny w takim mieście jak Warszawa. Koszty policzcie sobie sami.

Im więcej właścicieli samochodów pójdzie za moim podszeptem, tym bardziej ulice naszych miast się rozluźnią i skorzystamy na tym wspólnie. Mniej zatrucia środowiska, straty czasu, samochodów zagracających każdy metr kwadratowy. Jeśli te argumenty nie przekonują, sięgnę po inny. Po prostu zakup dowolnego jednośladu jest tańszy, a wizualna atrakcyjność jednak spora. Z kierowcą włącznie.

Żeby dogonić temat samochodem, wypada od razu udać się po coś sportowego, a taki pojazd kosztuje na pewno ponad 100 tysięcy złotych chyba, że jest Golfem GTi, bo wtedy na zakup trzeba przygotować ponad 200. Z kolei nowy skuter to wydatek do 20 tysięcy złotych plus trochę fajnych ciuchów, ale to już nie tyle konieczność, co część skuterowej mody. Skoro więc życie podsuwa taką szansę, czemu by nie wykorzystać?

No i na koniec, coś dla pragnących poszerzania kontaktów. Brałem w tym roku udział w imprezie Distinguished Rider's Day, który zgromadził jeźdźców skuterów i cafe racerów w marynarkach i zabawnych butach. Namawiam do dołączenia wiosną w sezonie 2022.

Felieton Tomasza Szczerbickiego

Zimowe polowanie na frajera

Regularnie śledzę ogłoszenia motocyklowe i trendy panujące na rynku pojazdów używanych. Co ciekawe fundamentalne teorie handlowo–marketingowe nie zawsze pokrywają się z tym, co się dzieje u nas. W przypadku rynku motocykli używanych pewnikiem jest to, że pojazdy najlepiej sprzedają się w okresie od marca do lipca, a najsłabiej od października do lutego. Tak jest od strony liczby transakcji, w ogłoszeniach panuje jednak nieco inna tendencja. W okresie gdy za oknem jest zimo i mokro, w ogłoszeniach motocyklowych pojawia się „zimowe polowanie na frajera". Nie chodzi tu o zwykłe złapanie klienta, to było by zbyt proste, temat jest bardziej złożony.

Opowiem to na przykładzie – osoba X ma motocykl Y. Ten model z tego rocznika wart jest wiosną ok. 8 – 10 tys. w zależności od stanu i przebiegu. Hipotetyczny motocykl sprawuje się dobrze i nie ma co mu zarzuci

Osoba X w swoich przemyślnych kalkulacjach dochodzi jednak do wniosku, że gdyby ktoś dał mu 14 tys. to by go sprzedał. Zimą motocykl wędruje do garażu a nasz X ogłasza go – czy to w prasie czy w Internecie – do sprzedania za 14 tys. Nikt logicznie myślący nie kupi zimą motocykla za 14 tys. jeżeli wiosną może spokojnie mieć taki sam za 8 – 10 tys. Ów X wierzy jednak, że w rzeszy myślących logicznie trafi się frajer. Powyższy przykład przemóżcie teraz przez kilkudziesięciu (lub więcej) potencjalnych X-ów, a potem zajrzyjcie do popularnych portali ogłoszeniowych. Cóż wiara może – podobno – przenosić góry. W tym kontekście pojawia się jeszcze jedno pytanie – kto tu jest frajerem? Sprzedający czy wyimaginowany nabywca?

To, że ktoś wierzy w rynkowe „bajki" nie jest niczym złym. To jego prywatna sprawa, realizowana na własny koszt. Męczące w tym wszystkim jest inne zjawisko. Potencjalny pan Z, który ma podobny motocykl i chce go sprzedać zimą, bo zaistniały ku temu ważne przyczyny, zagląda do portali ogłoszeniowych i widzi wręcz fantastyczne ceny. Nie chcąc odstawać od średniej też ogłasza swój motocykl za ową przewartościowaną o 40 – 70% cenę.

W końcu dochodzimy do hipotetycznego pana K, który spokojnie zimą chciałby kupić upatrzony motocykl. Zagląda do ogłoszeń i... komentuje to nieco wulgarnie, po motocyklowemu – „czy ich pojeb...!? Wiosną spokojnie taki motocykl był do kupienia za 8 – 9 tys., a teraz ceny zaczynają się od 14 tys.".

Zimą 2020 roku kilka razy znalazłem się na miejscu wspomnianego pana K. Finalnie kupiłem dwa motocykle, jeden w Holandii a drugi w Niemczech, bo zimą na motocykle w Polsce mnie nie stać. W Europie, od nas na zachód, zimą motocykle tanieją.

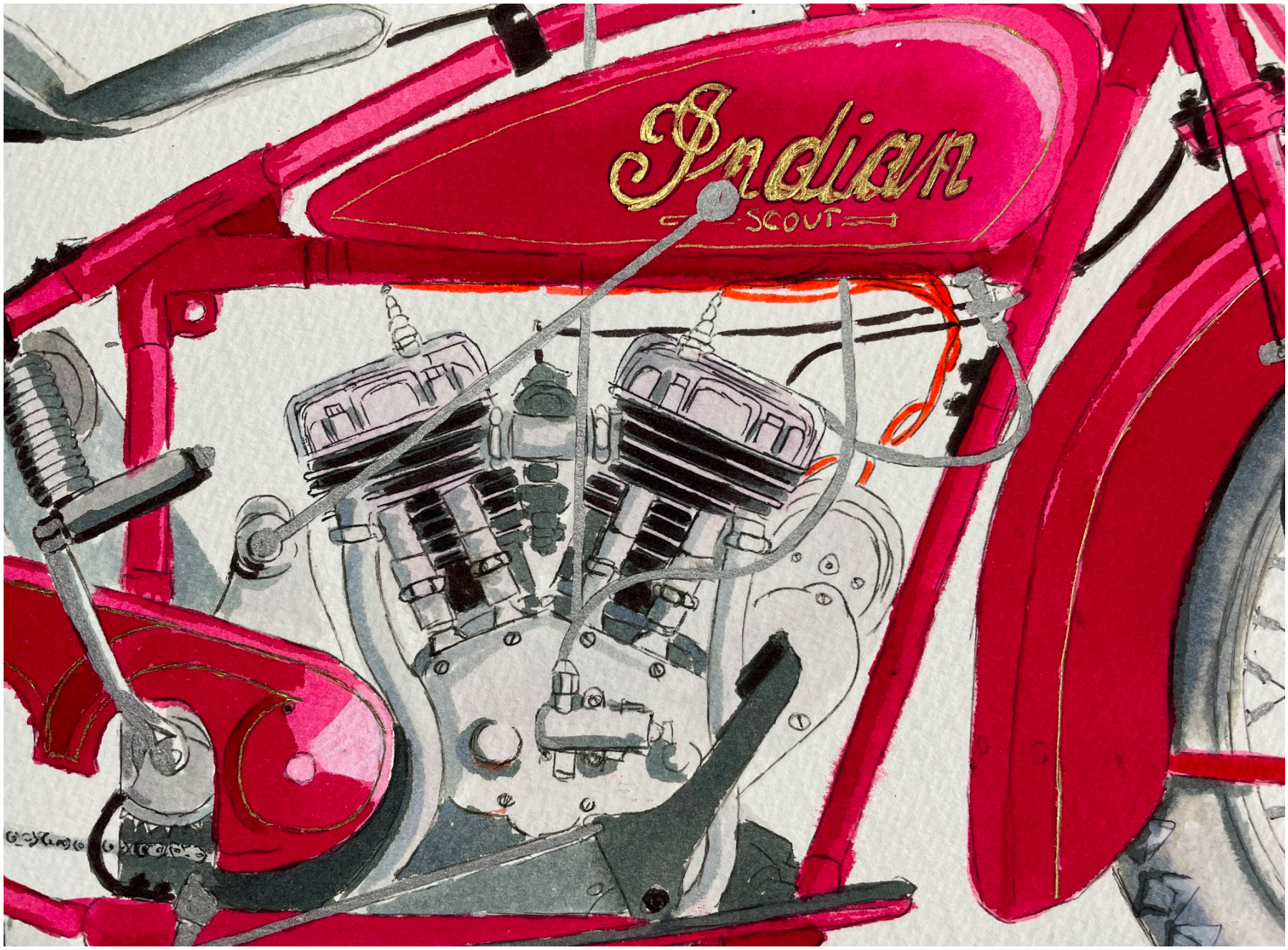
Z zamiłowania do Indianów

TEKST I ZDJĘCIE: TOMASZ SZCZERBICKI, ILUSTRACJE: BOGDAN TOMASZYCKI

Komandor Marynarki Wojennej Bogdan Tomaszycki jest absolwentem wyższych uczelni wojskowych w Polsce i USA, zaprawionym w boju weteranem, człowiekiem kochającym swoją pracę, w 100% żołnierzem – ciałem, sercem i duszą. Jego pasją jest zaś malowanie motocykli Indian. Zadziwiające jest to, że człowiek, który z racji swojego zawodu twardo stąpa po ziemi, ma zarazem duszę artysty.

Tomasz Szczerbicki: Przejdę od razu do konkretów – dlaczego właśnie Indiany? Co Cię urzekło w tej marce?

Bogdan Tomaszycki: *To dłuższa historia, na którą złożyło się kilka wątków. Oczywiście zawsze fascynowałem się motocyklami. Indianami zainteresował mnie Norbert Perliński, szef sprzedaży Indian Polska. Marka Indian ma w sobie coś metafizycznego,* ➔➔



trudnego do zdefiniowania. To się czuje. Oczywiście są to motocykle piękne i majestatyczne, ale owa metafizyka to jeszcze coś innego.

Jestem żołnierzem zawodowym, weteranem misji zagranicznych, studiowałem w USA. Indian ujął mnie również akcjami skierowanymi do żołnierzy i środowisk weteranów tak w Stanach, jak i u nas. Indian prowadzi akcję „Operation drive me home". Jest ona skierowana do niezamożnych żołnierzy oraz ich rodzin, i polega na tym, że Indian pomaga w kontaktach rodzin i żołnierzy. Przykładowo, jeżeli żołnierz jest dłużej niż dziewięć miesięcy poza domem, Indian finansuje przelot rodziny by odwiedziła swojego syna, męża czy ojca.

I tak się zaczęło. Najpierw był jeden obraz do salonu Indian Polska. Następnie było stulecie Scouta i znowu powstał obrazek, a potem zrodził się pomysł wystawy większej ilości prac o tej tematyce. Sporo już tych Indianów namalowałem.

Indiany były kiedyś bardzo popularne w Polsce. Czy ktoś z twoich przodków miał Indiana?

Nie. Indiana w mojej rodzinie nie było. Tata jeździł na motocyklach krajowych. Dziadek miał zaś Harleya-Davidsona WLA. Gdy miałem 18 lat liczyłem, że odziedziczę ten motocykl, ale tak się jakoś stało, że został sprzedany.

Jeździsz motocyklami?

Właśnie się do tego przymierzam.

Wróćmy do obrazów z Indianami. Co najbardziej lubisz malować w tle lub obok Indiana?

Jeżeli tło to klimaty amerykańskie. To co możemy zobaczyć na plakatach czy w filmach – popkultu- ➔➔

rowe restauracje, bary czy stacje benzynowe. Jeżeli obok motocykla to kobiety. Właśnie zacząłem tworzyć cykl obrazów – kobieta i motocykl. To dwa niesamowicie inspirujące i intrygujące zjawiska – modele.

Twój dorobek plastyczny jest imponujący. Nad czym teraz pracujesz?

Oprócz „kobiet i motocykli" pracuję obecnie nad obrazami na wystawę z okazji 100-lecie Chiefa.

Ile czasu tworzysz obrazy?

To zależy od tematu i weny. Czasami nieduże akwarele maluje w jednej dzień, a czasami ciągnie się to dużo dłużej. Tu najważniejsza jest wena, jak we wszystkich sztukach artystycznych.

Czy motocykle Indian to twoja jedyna pasja?

Jedna z kilku. Inne to Marynarka Wojenna i wojska pancerne.

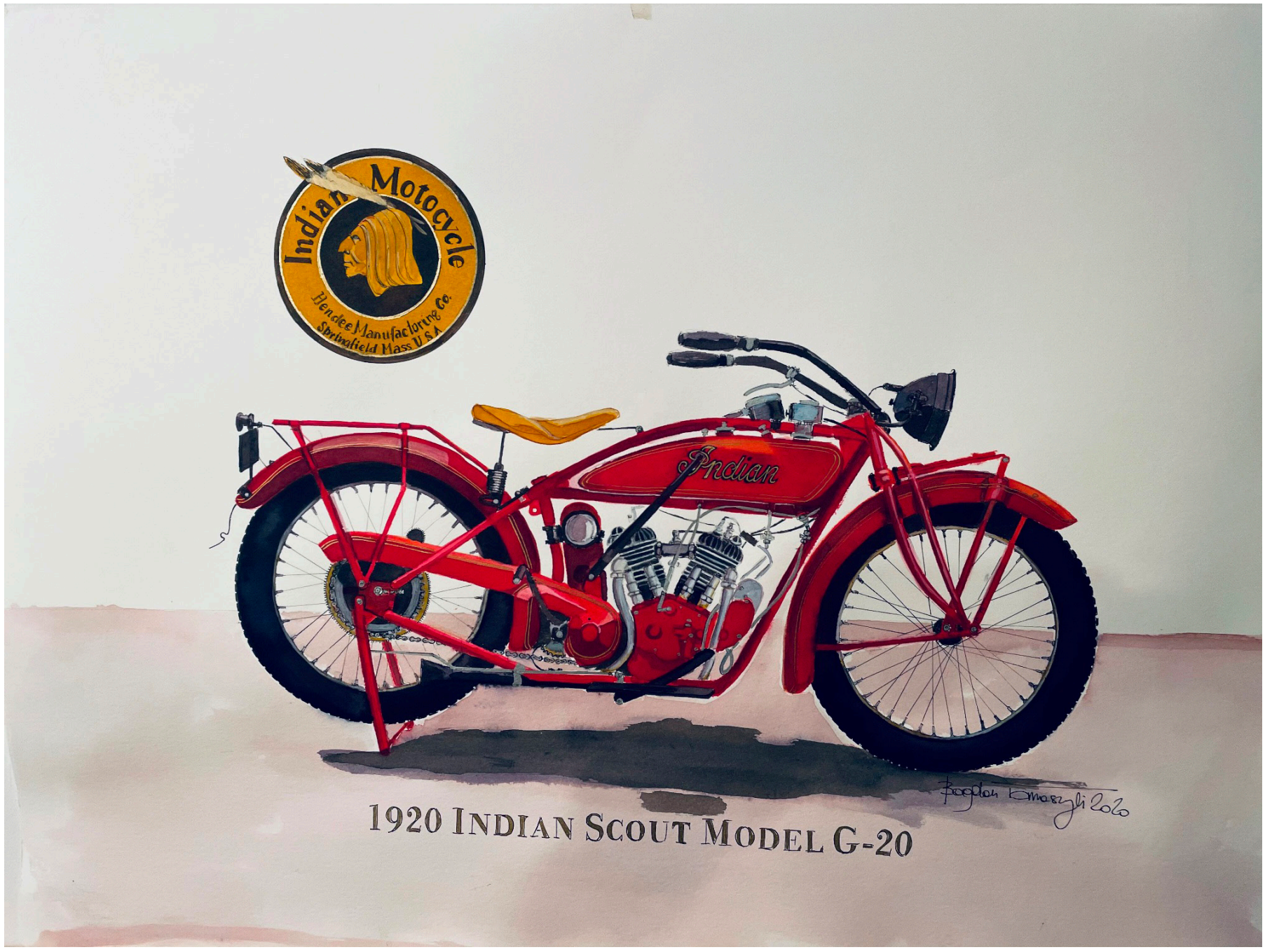
Dziękuje za rozmowę i życzę nieustającej weny. ➔➔

Indian
Vintage
Bogdan Tomaszycki 2020 r.

Indian
MOTORCYCLE
AUTHORIZED
PARTS & SERVICE
PARKING
IN
REAR
DELTA
TYRES
Bogdan Tomaszycki 2021

Old Indians never die ...
They just have better stories to tell
Indian
SCOUT
Bogdan Tomaszycki 2021 r.
1928 Indian Scout Model 101
Air-cooled 42-degree V-Twin 45 CI 20 HP Engine

→→


Indian Motocycle
Hendee Manufacturing Co.
Springfield Mass U.S.A.
Indian
1920 INDIAN SCOUT MODEL G-20

FIRST
·1901·
INDIAN
RIDERS
GROUP
MOTORCYCLE
POLAND

Sklep, nie muzeum...

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZERBICKI

Będąc kilka tygodni temu w Holandii odwiedziłem pewien sklep, który znałem z poprzednich wyjazdów. Na dwóch poziomach i na kilku tysiącach metrów kwadratowych są tam ustawione samochody zabytkowe i klasyczne. Na ścianach, na wysokości ok. 1,5 m, umocowane są półki, na których wystawione są włoskie motorowery z lat 50., 60. i 70. Jest ich tam ok. 200 – 250. Jest to sklep, ale tym co tam oferują można by obdzielić kilka muzeów.

Nie jest to jedyny tego typu sklep w Holandii. Widziałem tam jeszcze dwa podobne. Być może jest ich więcej. Właściciel tego, który odwiedziłem, biznes robi na samochodach, ale ma też dobry gust motocyklowy. W tym przypadku „dobry” nie znaczy „modny”. Wręcz przeciwnie, tu „dobry” znaczy „wysublimowany”. Włoska motoryzacja jest specyficzna, ale zawsze była ambitna, czy to w przypadku samochodów czy motocykli. Nie trzeba jej ➔➔

kochać, ale trudno jej nie doceniać. Jest też mało znana u nas. Gdy ktoś ma do wyboru samochód BMW z wyższej półki lub Maserati to wybierze ten pierwszy, bo to zapewni mu uznanie w oczach sąsiadów, kumpli i kobiet. Jakby wybrał Maserati to koleżanki żony pomyślałby pewnie, że kupił jakąś nikomu nieznaną taniochę. Wstyd. Podobnie jest z motocyklami. Ducati czy MV Agusta to sprzęty dla motocyklisty, który dobrze wie po co sięga. Większość wybierze „Japonię".

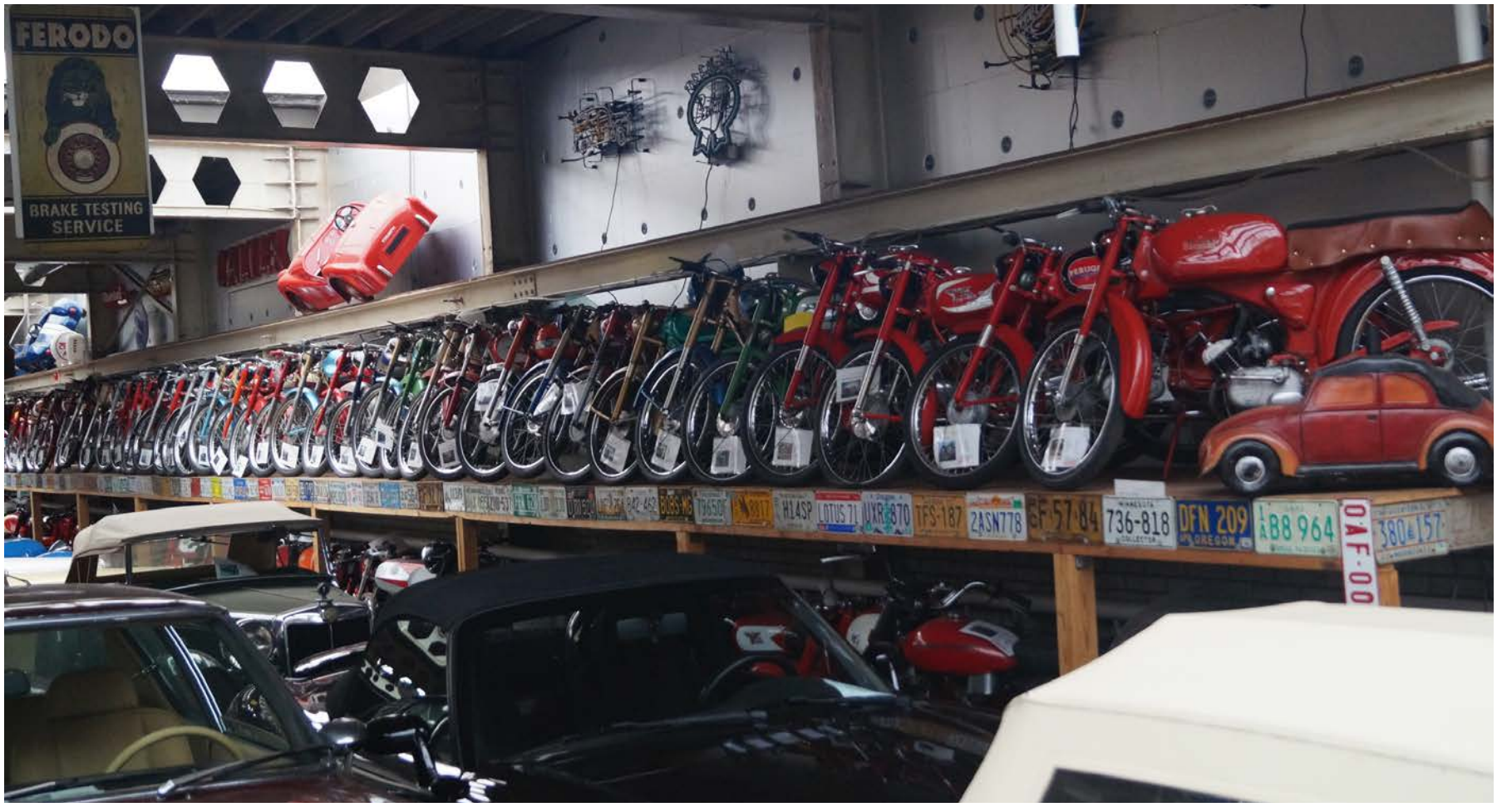
Na hasło „włoskie motorowery" zapewne większość z was westchnie – „jakieś pierdzipędy, co w tym ciekawego?". I tu się mylicie, bo kluczowym jest tu słowo „włoskie". W słonecznej Italii wszystko (w branży motocyklowej) było tworzone z sercem. O dziwo nawet motorowery, które miał być tanie i powszechne. Dla Włochów dyshonorem było zbudowanie czegoś brzydkiego czy prostego. Tę finezję widać w silnikach, zawieszeniu i karoseriach.

Silniki włoskich motorowerów z lat 50., 60. i 70. to cała gama konstrukcji, najwięcej jest dwusuwów, ale sporo też można tam znaleźć czterosuwów. Do tego wymyślne konstrukcyjne zawieszenia i karoserie. Jeżeli dostrzegasz piękno w technice zrozumiesz, co mam na myśli.

A co widniało na metkach z cenami? Wspomniane motorowery były w większości (ok. ➔➔

200 szt.) do sprzedania. Tylko kilkanaście stanowiło ozdobę sklepu i nie było na nich cen. Do sprzedaży było tam również ok. 80 motocykli, głównie włoskich lub sportowych, z innych części Europy. Ceny były różne. Każdy pojazd wyceniany był indywidualnie.

Co do samochodów (w tym sklepie oferowanych jest ich ok. 450), widać wyraźnie, że w czasie pandemii ceny zabytkowych i klasycznych aut poszły w górę i to sporo. Wzrost cen w stosunku do początku 2019 roku sięga 20 – 30 procenty, a nawet więcej. ➔➔



Sklep nazywa się Joop Stolze Classic Cars i znajduje się w miejscowości De Lier, ok. 15 km od centrum Hagi i ok. 20 km od Roterdamu. Warto tam zajrzeć, nawet jak nie zamierzasz nic kupić. Choć to tylko sklep dostarcza więcej radości niż niejedno muzeum. Wstęp oczywiście bezpłatny, a obsługa bardzo miła. Wychodzą z założeni, że jeżeli dziś oglądasz, to może kiedyś wrócisz jako klient.

Pasja, która daje siłę

TEKST I ZDJĘCIA: KATARZYNA SZYMALA

Kiedy pasja pozwala nam przetrwać najtrudniejsze momenty... W czasie jakiejś luźnej rozmowy z Czarkiem o motocyklach nagle mnie olśniło, że jego podejście jest wyjątkowe i może stać się inspiracją dla innych. Poznajcie jego historię.

Katarzyna Szymala: Jak zaczęła się Twoja przygoda z motocyklami?

Czarek: *Motocykle i cały ten moto-klimat zaczął się w dzieciństwie. Odkąd pamiętam ojciec jeździł na Komarach, Rometach, Jawkach, ale tak bardziej użytkowo. Pamiętam, szopka, sporo części do tych motorowerów i mały ja. Brałem przedni błotnik od jednego z powyższych i udawałem, że jadę „swoim* ➔➔

motorem". Po jakimś czasie ojciec kupił Simsona S51B, oczywiście też w celach użytkowych (mam ten sprzęt do dziś).

Krok milowy dla mnie był w 1997 roku, kiedy miałem 10 lat. Wujek przyjechał po mnie autem i mówi „jedziemy na zlot". Pojechaliśmy jako gapie-widzowie na zlot motocykli Harley-Davidson do Czaplinka. Tak zaczęła się moja przygoda ze zlotami motocyklowymi, która trwa do dziś. Rok później w którejś z gazet motocyklowych („Motocykl" kupuję regularnie od września 1997 roku, „Świat Motocykli" od listopada 1999 roku, w międzyczasie chyba Dizmar i inne) wypatrzyłem kolejny termin zlotu w Czaplinku i znów z wujkiem pojechaliśmy jako gapie. Rok później już z ojcem na Simsonie wybraliśmy się na zlot w Trzciance w 1999 rok.

Kolejny milowy krok to 2001 rok. Zlot Debrzno. Namówiłem ojca na wyjazd na ten zlot, jednocześnie go oszukując, że do tego Debrzna jest trochę ponad 30 km. Było prawie 70! W międzyczasie namawiałem go na zakup motocykla (to nic, że ojciec nigdy nie miał prawa jazdy). Po wyjeździe na ten zlot najpierw miał być pociachany IŻ, a finalnie był przerobiony Junak M10. Zakup Junaka też był historią. Po moim osiedlu jeździł gość Junakiem. Podjechałem rowerem i pytam czy motocykl jest na sprzedaż. Odpowiedział, że tak, ale za 3000 złotych. Wyśmiałem gościa mówiąc, że w „Świecie Motocykli" jest ogłoszenie – Junak za 1500 zł tylko 50 km dalej. Później ojciec zagadał i kupił tego Junaka za 1500zł! Zaczęły się wyjazdy na dalsze zloty m.in. zlot w Polanowie, o którym czytałem i słyszałem w Radiu Koszalin.

Jest rok 2005 i zbliżają się moje 18 urodziny. Rozpoczynam kurs na prawo jazdy kat. A. Pragnę mieć choppera na bazie H-D WLA, ale cenowo to tylko marzenie, więc wypatruję Yamahę FZR 600 streetfigter. Dokonuję zakupu i znowu odbywam wojaże po imprezach, bez prawa jazdy. Na początku sierpnia, w piątek zdałem egzamin na prawo jazdy, więc w sobotę rano pojechałem na kolejny zlot. Kolejne zloty i koniec sezonu. ➔➔

Najważniejszy motocykl? Czemu?

Wszystkie cztery sprzęty, które mam, są dla mnie najważniejsze. Trajka – ten sprzęt pozwolił mi WRÓCIĆ. Zasuwam na niej, daje mi ogromną frajdę, tym bardziej, że drugiej takiej nie ma. WSK – jest kultowa, nasza polska, lekka i zwinna, idealna do jazdy z jedną ręką! JUNAK – ten junak, którego mam 5 rok, to spełnienie jednego z marzeń o oryginalnym, ładnym Junaku M10. Ładnie odrestaurowany, kupiłem od znajomego. Harley-Davidson XL1200C z wózkiem bocznym – spełnienie marzenia życia. Obecnie mam z jazdy na nim największą frajdę. Nawet w zakręty wlatuję z coraz większymi prędkościami.

Największe marzenie?

Tych mam bez ograniczeń. Z takich przyziemnych to wózek boczny WB03 do Junaka i coś „na trzech kolach" od Harleya-Davidsona.

Twoja niepełnosprawność?

2006 rok. 7 maja. Wyjazd do innej miejscowości, znana trasa, shimmy przy 160 km/h. Pamiętam shimmy i zapach świeżej trawy, cisza, spokój i ktoś mi przecinał koszulkę ze zlotu w Bagiczu. Później jak unoszę się tak na dwa – trzy metry w górę i w bok i z dołu dochodzi do mnie krzyk, mój krzyk? W karetce przebudzenie i telefon mi dzwonił, pytałem ratowników – „co z motocyklem". Później przebłyski ze szpitala, chyba mi rentgena robili?

Operacja nie jedna, połamane obie nogi, prawa ręka, miednica się rozeszła, prawy splot barkowy się uszkodził. Nie chodziłem od maja do października. W szpitalu rehabilitacyjnym mnie pionizowano. Pewnego dnia będąc w tym szpitalu usłyszałem dźwięk rzędowej czwórki, więc wstałem, trzymając się łóżek wyszedłem na szpitalny taras zobaczyć jaki motocykl przyjechał. Przyszła pielęgniarka, a ja z tarasu do niej krzyczę – „dajcie mi kulę, będę chodził".

Generalnie nie czuję się kaleką. Niepełnosprawność ma się w głowie. Ja po prostu muszę kombinować i wymyślać patenty żeby normalnie funkcjonować. Przykład: jako że mam sprawną lewą łapę to przedni hamulec w Harleyu mam zrobiony z pompy sprzęgła od Hondy VFR (po lewej stronie).

Najtrudniejszy moment?

Było kilka trudniejszych chwil, takich sprawdzianów charakteru czy wymięknę. Pierwszy motocykl ➔➔

po wypadku. Wymyśliłem trajkę. Słabo jeszcze wtedy chodziłem, koledzy zawieźli mnie do sprzedającego. Fajna trajka, niska, szeroka . Kolega mi pomagał na nią wsiąść. Trajka na bazie VW „ogórka", skrzynia manual, biegi w ręce, sprzęgło, gaz, hamulec. Wtedy to dla mnie było za dużo. Wracaliśmy to płakałem. Druga myśl – motocykl z koszem. Kupiłem draga na bazie Yamahy FJ 1200, kolega mi do tego dorobił wózek boczny. Przyjechał do mnie gotowym sprzętem, usiadłem i nie byłem w stanie tym jechać. Wtedy kolejna myśl – zadzwonię do tego pana od trajki. No i kupiłem tę trajkę. Nie ruszone zostało w niej tylko siedzenie. Dostała automatyczną skrzynię biegów, inne zawieszenie. Gaz w nodze, chromy, aerografy itp.

Z Harleyem też było sporo myślenia. Kupiłem, a znajomy mi go „dostosował". Pierwsza jazda koło garaż: cholera bardzo ciężko. Finalnie wymyśliłem do niego wózek boczny więc wyszło pięknie.

Co daje Ci motocykl obecnie?

Sens życia. Cały czas myślę o tym. Kiedy mogę staram się jeździć. Zaliczam imprezy motocyklowe. Jest pięknie.

Jakie plany na ten sezon?

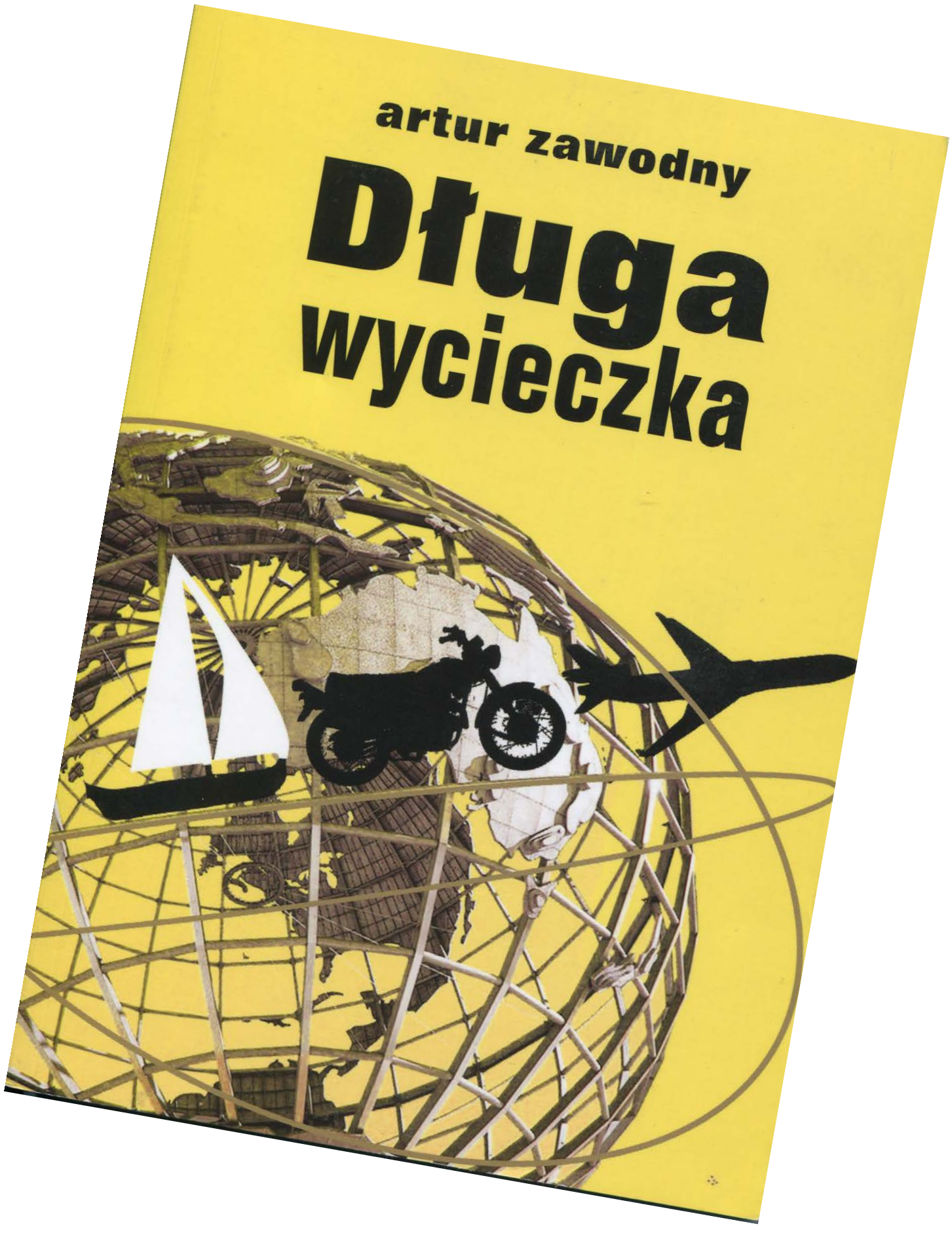
Przez aktualną (połowa kwietnia br.) sytuację w Polsce i na świecie plany mi się posypały. W tym sezonie chciałem się Harleyem wybrać za zachodnią granice na dwie moto-imprezy. Teraz chyba tak jak wszyscy obserwuję i czekam na to co będzie, aczkolwiek nie ukrywam, że robię „wyjazdy po niezbędne zakupy", czasami nawet dwa razy dziennie – raz H-D, a raz Trajką.

Bardzo dziękuję Czarkowi, że zgodził się na realizację pomysłu na ten materiał. Mi, jako kobiecie i motocyklistce, imponuje taka walka i dążenie do celu. W słowach Czarka czuć pasję. Powodzenia Czarek i do zobaczenia gdzieś w trasie!

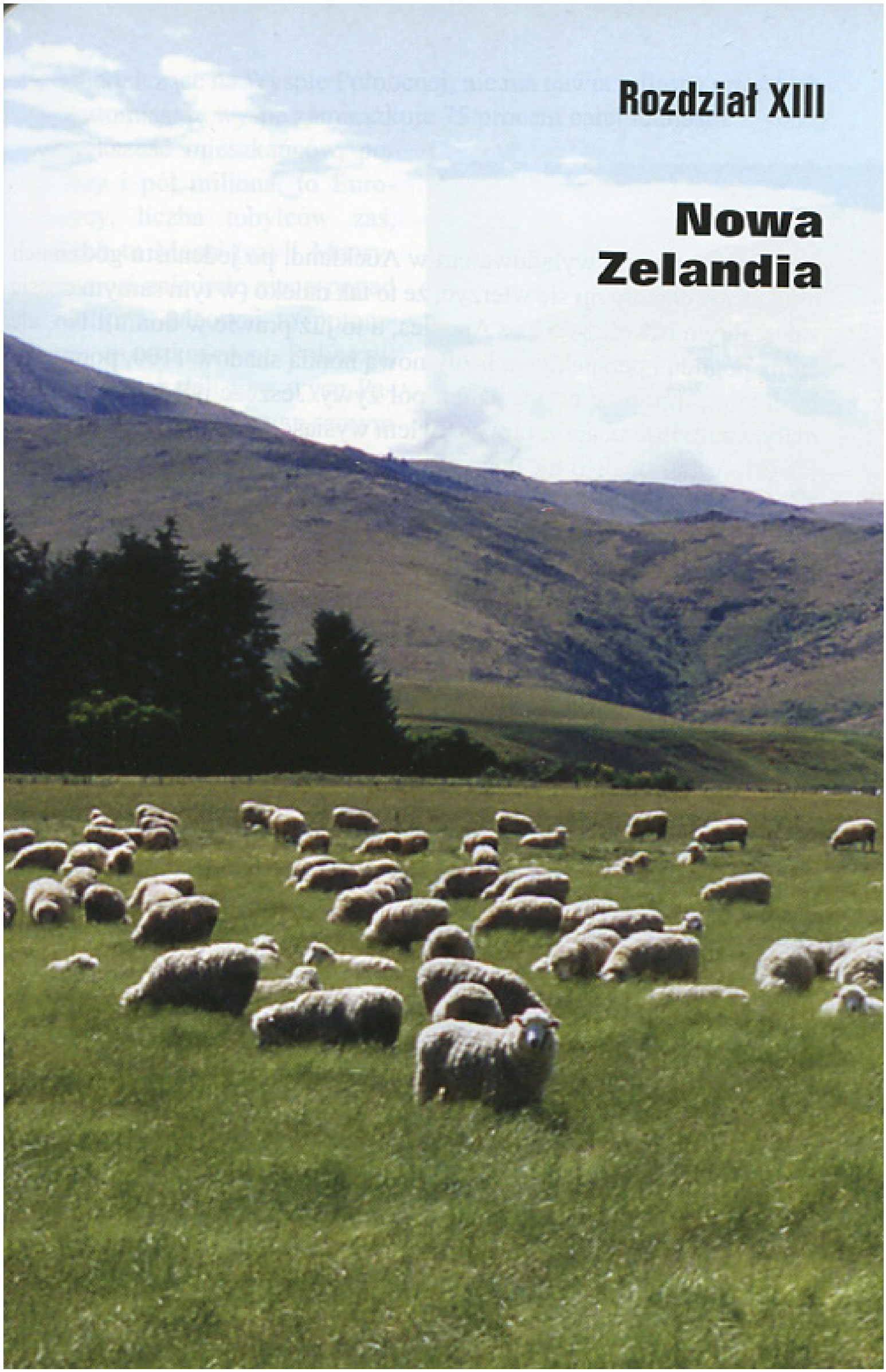
A teraz Ty zastanów się ile razy z bardziej błahych powodów odpuszczałeś? Marzenia się realizuje, a cele osiąga!

Powieść w odcinkach

Artur Zawodny „Długa wycieczka" (cz. 12)



→→


Rozdział XIII
Nowa Zelandia

→→

Kiedy wreszcie wylądowałem w Auckland, po jedenastu godzinach lotu, aż nie chciało mi się wierzyć, że to tak daleko (w tym samym czasie zaleciałbym również do Los Angeles, a to już prawie w domu)! No, ale ładna pogoda i perspektywa jazdy nową hondą shadow 1100, poprawiła mi humor, mimo że przyleciałem pół żywy. Jeszcze pół godziny jazdy małym autobusem, ale zanim zdążyłem wysiąść, już z daleka widziałem, jak uśmiechał się do mnie dwukolorowy, beżowy smok z białymi oponami. Wspaniały! Oto ACE, American Classic Edition.

Było już dobrze po południu, kiedy jadąc ostrożnie po zatłoczonym mieście, dobiłem do hotelu. Życzliwa obsługa zapewnia bezpieczny, zadaszony garaż. Jakoś tak się zwykle zdarza, że personel hotelowy bardzo dba o motocyklistów, jeszcze mi się nigdy nie trafiło, abym zauważył kiedykolwiek jakąś niechęć lub nieżyczliwość; rekord pobiła pewna właścicielka hotelu w Australii, która zaproponowała wprowadzenie maszyny do pokoju!

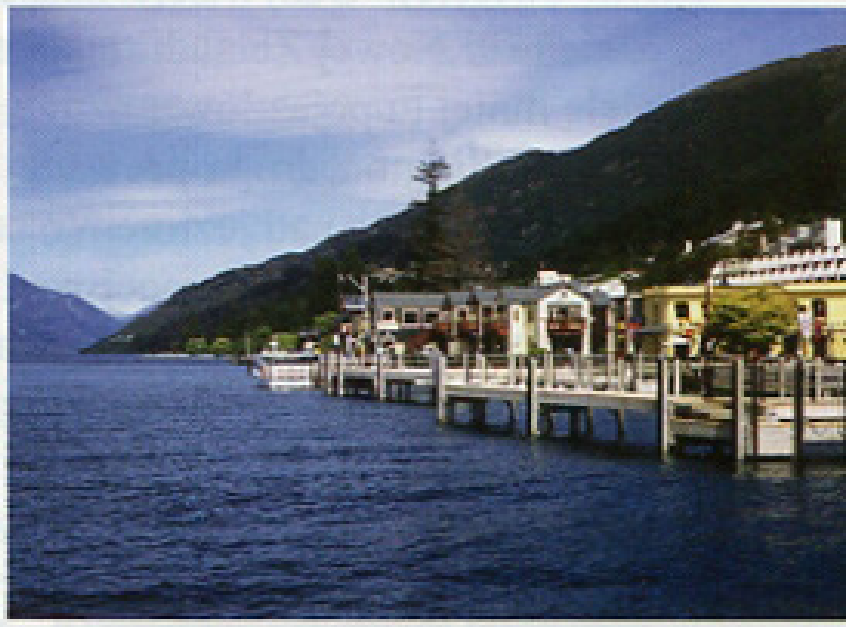
Następnego dnia po uczciwym śniadaniu wskakuję na motor i w drogę. Mam zamiar objechać obie wyspy przedzielone Cieśniną Cooka, słynnego żeglarza brytyjskiego, który zbadał te odległe regiony świata. Wyspy te, zwane Północna i Południowa, nie są duże: osiemset dwadzieścia pięć i siedemset pięćdziesiąt kilometrów długości, a ich wspólna powierzchnia wynosi około dwustu sześćdziesięciu sześciu tysięcy kilometrów kwadratowych, nieco mniej niż powierzchnia Polski.

Zaludnienie Nowej Zelandii jest niewielkie: niespełna cztery miliony mieszkańców plus piętnaście milionów owiec. Największe miasto

→→

Auckland, leżące na Wyspie Północnej, nie ma nawet miliona mieszkańców, natomiast tę wyspę zamieszkuje 75 procent całej ludności.

Większość mieszkańców, ponad trzy i pół miliona, to Europejczycy, liczba tubylców zaś, zwanych tu Maori (czyli Maorysi), wynosi zaledwie nieco ponad pół miliona. Maorysi to potomkowie mieszkańców Polinezji, którzy przypłynęli tu z wysp Pacyfiku mniej więcej w tym samym czasie, kiedy nasz Mieszko brał śluby z Dąbrówką i przysięgał wierność wierze chrześcijańskiej.



Losy Maorysów były podobne do losów Indian amerykańskich; obie te grupy etniczne zostały ostatecznie podporządkowane Anglikom, mimo, że to nie oni, lecz Holender Abel Tasman odkrył Nową Zelandię. Śmiały ten żeglarz, dzięki któremu mamy Tasmanię i Morze Tasmańskie, nie postawił pierwszy nogi na tej ziemi, ponieważ uprzednio kilku członków jego załogi wylądowało tu i zostało zamordowanych przez tubylców.

Dopiero później słynny kapitan Cook zbadał te ziemie i oddał je Koronie Brytyjskiej w 1769 roku. Cook opłynął obie wyspy i sporządził ich mapy z zadziwiającą dokładnością. Później przypływali tu wielorybnicy, misjonarze, no i oczywiście nie obyło się bez wojen. W 1907 roku Nowa Zelandia stała się państwem o statusie dominium z własną autonomią.

Wydostanie się z Auckland na główną drogę nie jest trudne i po paru minutach znajduję się na drodze numer 1, która prowadzi na południe do Wellington, skąd przez Cieśninę Cooka dostanę się

→→

na Wyspę Południową, gdzie mamy słynne, przepiękne góry, o nazwie Alpy Południowe (podobno jedne z najbardziej malowniczych gór na całym świecie). Oczywiście nasze europejskie Alpy również są urocze, ale te w Nowej Zelandii mają nieco inny charakter, no i oczywiście o wiele mniej tu pojazdów.

Do Wellington droga prowadzi przez Rotorua, bardzo malownicze miasteczko leżące nad jeziorem o tej samej nazwie. Miejscowość ta słynie z gejzerów, źródeł gorącej wody oraz błotnych kąpieli. Jedno z popularnych miejsc to Wakarewarewa, w skrócie nazywany Whaka, gdzie największy w tym kraju gejzer Pohuty tryska w górę na wysokość trzydziestu metrów!

Dalej na południe leży Taupo, miasto o podobnym charakterze, ale nieco mniejsze. Jest tu też jezioro o tej samej nazwie oraz jedna z najsłynniejszych skoczni bungee. Malowniczo położony pomost zaprasza do skoków, śmiałkowie mogą nawet dotknąć ręką krystalicznie czystej wody rzeki Waikato.

No i oczywiście wszędzie parasailing, skoki spadochronowe, wycieczki helikopterami, loty dwupłatowym samolotem, pontony na rzekach, szybkie motorówki, narty wodne, jest wszystko, o czym dusza zamarzy. No, ale nie mamy dużo czasu, bo w trzy tygodnie musimy objechać dwie wyspy.

Następnego dnia planowałem dotrzeć do Wellington, gdzie chciałem zaokrętować się na nowoczesny prom. Niestety, los chciał inaczej, nie mogłem bowiem odmówić sobie wizyty w muzeum wojskowym, które zachęcało do odwiedzenia, nęcąc przydrożnymi tablicami. Nie żałowałem swojej decyzji, gdyż poznałem wiele ciekawych faktów

→→

z historii Nowej Zelandii. Któż bowiem wie, że kraj ten uczestniczył w wielu wojnach, walcząc po stronie Anglików, oczywiście brał udział w pierwszej i drugiej wojnie światowej, dalej Korea, Wietnam i wszelkie misje pokojowe ONZ. Najstarsze eksponaty sięgały dziewiętnastego stulecia, a najmłodsze pochodziły z drugiej wojny światowej.

Był tam również słynny kałasznikow AK-47,(może taki by mi się przydał później na Syberię) no i oczywiście pepeszka z czasów drugiej wojny.

Ilekroć zwiedzam muzea militarne, nie mogę się nadziwić, jakimi genialnymi wynalazkami ludzie ulepszają metody mordowania swoich bliźnich. Dochodzę do smutnego wniosku, że nasze ulubione zajęcia to produkowanie potomków oraz (kiedy już dorosną) zabijanie. Zajmujemy się tym od tysięcy lat i nie zanosi się raczej na zmianę, chyba, że już tak zanieczyścimy naszą ziemię, że utopimy się (na szczęście?) we własnych fekaliach, a wtedy nie będzie komu ani kogo zabijać.

Niestety, muzeum, a następnie zimny „kapuśniaczek", zmusiły mnie do nocowania w Waikanae, małej, lecz miłej miejscowości, tuż obok dużego miasta Para-Paraumu, które nawet szczyci się lotniskiem. Proszę mnie nie ganić, jeżeli trudno państwu przeczytać te nazwy, ale ja też mam podobne problemy; twierdzę z całą pewnością, że „blada twarz" tego nie wymyśliła.

No i następnego dnia dobijamy do promu w Wellington. Tu motocykl, więc i właściciel zostają przyjęci z szacunkiem, kiedy to załoga każe mi podjechać do czoła kolumny oczekujących samochodów.

Nim znalazłem wolne miejsce, życzliwy Nowozelandczyk zaprasza mnie, abym usiadł obok niego, i wysyła jedno ze swoich pięciorga dzieci na dalsze, wolne siedzenie. Okazuje się, że ten miły człowiek w średnim wieku, marzy o takim jak mój „harley'u" (nie wyprowadzam go z błędu), ale niestety żona nie chce o tym słyszeć, bojąc się, by nie została wdową z pięciorgiem sierot.

Często się spotykam z takim podejściem do jazdy motocyklem; ludzie mówią, że to bardzo niebezpieczne, i w pewnym sensie mają rację, bo skoro w wielu krajach karze się kierowców samochodów mandatami za jazdę bez pasów, to pewnie jazda motocyklem powinna być w ogóle zakazana. Jakże można porównać oba te stopnie bezpieczeństwa?

→→

Pierwszego dnia i po noclegu w Nelson, jednym z największych miast na północy Wyspy Południowej, kieruję się na zachód. Przewodnik i życzliwi właściciele hotelu zachęcają mnie do przejażdżki malowniczą drogą, biegnącą nad brzegiem morza i przecinającą pasmo gór zwanych Arthur Range. Droga prowadzi przez Motueka i Takaka do ślepego zaułku, zwanego Puponga.

Tamże, na samym końcu, można zobaczyć interesujący wybryk natury, Farwell Spit, wąski pasek lądu wrzynający się w morze (przypomina on nieco polski Hel). Ten Nowozelandzki półwysep różni się jednak od Helu głównie tym, że jest bezludny, piaszczysty i bardzo wąski, jego szerokość wynosi zaledwie osiemset metrów, długość zaś aż trzydzieści pięć kilometrów. Półwysep ten został odkryty przez Abla Tasmana, ale dopiero Cook w 1770 roku nadał mu nazwę, używaną do dziś.

Na najdalej wysuniętym w morze końcu jest latarnia morska wybudowana w 1870 roku, ale nawet ona nie uchroniła wielu statków przed wpadnięciem na mieliznę. W drodze na półwysep można zobaczyć słynne w całej Nowej Zelandii wspaniałe źródła. Płynąca woda, niezwykle przezroczysta, tworzy niewielkie jezioro, z którego bierze początek rzeka. Z ogromną przyjemnością napiłem się zimnej (dwanaście stopni Celsjusza) wody i pomyślałem sobie, ile jeszcze lat upłynie, nim

→→

te okolice zaludnią się i przemienią w wielką, być może, metropolię - z fabrykami zatruwającymi rzeki, powietrzem zanieczyszczonym przez spaliny i odrapanymi budynkami, pobazgranymi graffiti.

Pocieszam się, że może to nigdy nie nastąpi, co prowadzi do smutnego wniosku: czysto jest tylko tam, gdzie nas, ludzi, nie ma.

Wokół świergot ptaków, a poza tym cisza, co mnie niezmiernie cieszy, jako że po ostatnim pobycie w Chinach brakuje mi jednego i drugiego. Świergotu ptaków w Chinach nie uświadczysz, wytępiono je jako szkodniki, gdyż wydziobywały ziarna. Ciszę też trudno znaleźć, kiedy na drogach trąbią bez przerwy tysiące samochodów i motocykli, a muzykę na ulicy lub w parku słychać prawie do północy.

Tymi ciekawostkami kończę czwarty dzień podróży, ciesząc się, że mam możliwość zachwycać się tym uroczym krajem, tak różnym od wielu miejsc zniszczonych wskutek przeludnienia i ludzkiej zachłanności.

Nazajutrz ruszam dalej na południe, aby po łatwej, ale powolnej jeździe przenocować w Greymouth, mieście leżącym nad wybrzeżem Morza Tasmańskiego. Droga częściowo prowadzi przez teren górzysty, a więc jest kręta, lecz idzie mi już o wiele lepiej, tak że nawet się rozochociłem i nieco ostrzej wchodziłem w zakręty.

Znów podziwiam piękno przyrody, trudno bowiem znaleźć coś piękniejszego niż góry i morze. Oczywiście często zatrzymuję się, aby zrobić zdjęcia, które zawsze ubarwiają nie najlepszy nawet tekst.

→→

Kiedy wreszcie zatrzymałem się przed hotelem, przy motorze natychmiast pojawiło się dwóch entuzjastów harleya. Okazuje się, że ci młodzi ludzie harleya nigdy „na żywo" nie widzieli i kiedy pokazałem im napis „Honda", nie mogli pojąć, że tak się pomylili.

Warto wspomnieć, że ten motocykl, to jeden z najbardziej chwalonych przez prasę w USA modeli Shadow. Właśnie dzięki pochwalnym artykułom w magazynach, wybrałem ten motor, aby się przekonać na własnej skórze, co to za cudo.

I nie ma powodów do narzekań, bo zaprojektowany na amerykański gust i szosy, doskonale spisuje się na drogach Nowej Zelandii. Po przejechaniu prawie tysiąca pięciuset kilometrów, czuję się już na nim komfortowo, muszę jednak przyznać, że gdy podczas siedmiu wypraw w 2000 roku używałem dziewięciu motorów (od 125 do 1100 ccm), właśnie ten zajął mi najwięcej czasu, aby się dobrze w niego „wjeździć". Ale za to mam wspaniałego „harleya" za cenę zwykłej hondy! Co się zaś ogólnie tyczy turystyki motorowej, to najgorszy motocykl daje więcej uciechy niż najlepszy samochód.

Na dzień następny mam w planach miejscowe Alpy (czyli Alpy Południowe), a drogi są podobno bardzo trudne. Przewodnik turystyczny mówi, że w pobliżu jest oryginalnie zachowane miasto z drugiej połowy dziewiętnastego stulecia. Parkuję na specjalnym miejscu dla motorów i jak zwykle zaczyna się problem: jak zabezpieczyć kask, kurtkę i torby przed kradzieżą?

Oceniając, że ryzyko jest niewielkie, bo to przecież nie miasto, lecz odległy obiekt, zostawiam wszystko luzem (wspomnę jako ciekawostkę, że kiedy byłem latem w Oslo, po zaledwie piętnastominutowym postoju znalazł się amator na mój kask; całe szczęście, że byłem szybki i amerykański Murzyn uciekł, aby z innego źródła zdobyć pieniądze na narkotyki).

Po wejściu na teren ekspozycji kieruję się do Chinatown, ponieważ brzmi to tak swojsko. Jest to zespół prymitywnych pomieszczeń wybudowanych przez chińskich poszukiwaczy złota, którzy przybyli tu z Australii w drugiej połowie XIX wieku.

Pamiętam, że kiedy byłem nastolatkiem, połykałem książki o Dzikim Zachodzie, opisujące przygody poszukiwaczy złota, goniących za

→→

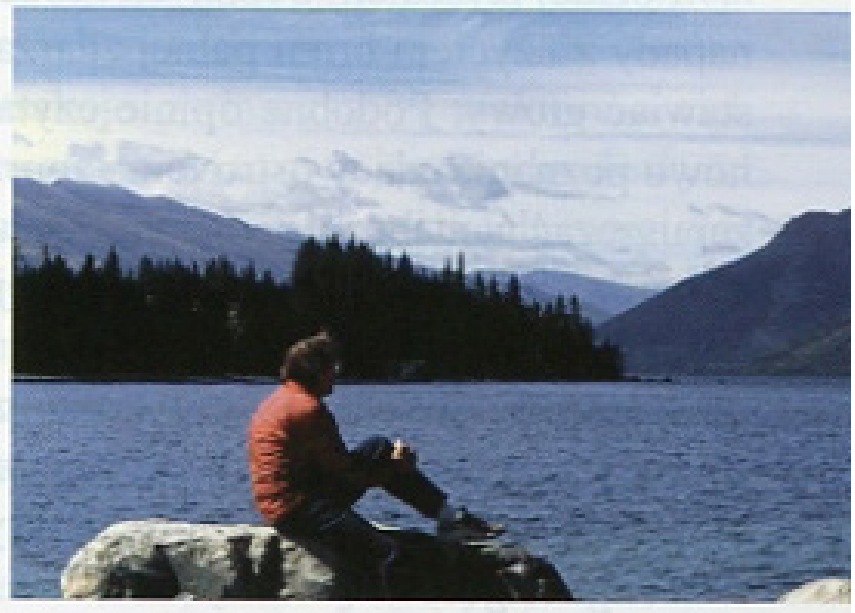
bogactwem. Teraz, patrząc na ich szałasy z drewna, nie chce mi się wierzyć, że można było tak mieszkać przez wiele miesięcy. Niestety, złoto szybko się tu skończyło i bieda przegoniła marzycieli w inne miejsca. Wykonuję kilka zdjęć z chińskimi napisami, aby po powrocie do „domu" w Hongkongu, pokazać je chińskim kolegom.

Miasto ma również parowy pociąg z piękną lokomotywą „Made in England" z 1890 roku. Dalej widzimy oryginalną pocztę, bank, szpital i warsztaty rzemieślnicze (podobne miasto amerykańskie widziałem również w stanie Dakota w USA podczas podróży do Sturgis).

Wizyta z krótką przejażdżką pociągiem zajmuje prawie dwie godziny. Po powrocie cały sprzęt na motocyklu zastaję nietknięty, słońce świeci radośnie i zaprasza w dalszą podróż. Cel: Fox Glacier, jeden z dwóch lodowców znajdujących się w tutejszych Alpach.

Droga biegnie po równinie, tuż nad brzegiem morza, prosta i pusta. Po kilkudziesięciu kilometrach znów wspinamy się pod górę, po to, by wkrótce dotrzeć do wyznaczonego miasteczka. Tu spotyka mnie mały zawód, otóż wszystkie hotele w centrum są zajęte, mimo że jest jeszcze dość wcześnie. Odbijam nieco na przedmieście, gdzie znajduję miły pokój z widokiem na Mount Cook. Oczywiście od razu poprawia mi się humor, zwłaszcza, że motor także „idzie spać" pod dachem. Na dodatek powietrze wspaniałe, a prosta boczna droga, prowadząca do hotelu, jest płaska jak stół i zachęca do przebiegnięcia paru kilometrów. Tak więc korzystam z okazji i biegnę przysłowiową „dyszkę" tak szybko, że pewnie mógłbym dostać mandat za przekroczenie dozwolonej prędkości.

Siódmego dnia podróży obudził mnie dość późno warkot helikopterów i samolotów, zabierających turystów do lodowca. Ja oczywiście z ich usług nie korzystam i wybieram się do Lake Matheson, gdzie podobno po czterdziestopięciominutowym marszu można zachwycać się rewelacyjnym widokiem oraz podziwiać Mount Cook.



Niestety, nic się nie sprawdziło; cały marsz zabiera mi tylko dwadzieścia trzy minuty, pewnie dlatego, że czas pieszej wędrówki ocenił uprzednio jakiś otyły emeryt. A widok, ot, taki sobie, jezioro w dole, dalej w górze zaś szczyt Mount Cook zakryty chmurami. Wracam więc do hotelu, aby przygotować się do dalszej podróży, licząc, że dotrę do następnego dużego miasta, Queenstown.

Zaczyna, niestety, kropić, po godzinie mamy gęstą ulewę. Czekam bez nadziei na poprawę, ale w końcu zostaję na miejscu.

Późno już, żołądek jest niezadowolony, że jego pan nie myśli o posiłku, toteż udaję się do pobliskiej restauracji. Przy stoliku obok widzę parę w średnim wieku, siedzącą wraz z dwojgiem nastolatków. Co ciekawe, wszyscy mówią po polsku, trudno więc na drugim końcu świata nie zacząć konwersacji z rodakami. Okazuje się, że moi sąsiedzi przyjechali z Afryki Południowej, dokąd wyemigrowali z Polski dwanaście lat temu. Chętnie dowiem się czegoś o życiu w tym kraju, kiedy bowiem wyrwałem się w 1965 roku z raju dla mas pracujących, miałem możliwość osiedlenia się właśnie w RPA.

Otóż w tamtych czasach rząd RPA dosłownie prosił się o młodych, wykwalifikowanych ludzi, a potencjalni imigranci dostawali wszelkiego rodzaju bodźce ekonomiczne w postaci kredytów na domy, samochody itp. Krajem tym zainteresowałem się ponownie, kiedy poznałem w Australii mieszkańca RPA. On też zachęcał mnie wtedy do odwiedzenia swej ojczyzny twierdząc, że jest tam pięknie, klimat wspaniały, no i raj dla motocyklistów.

Później słyszałem z różnych źródeł, że nie jest tam zbyt bezpiecznie, napady z użyciem broni palnej zdarzają się dość często i lepiej nie nadstawiać głowy. Podobne opinie czytałem w prasie tu i ówdzie, jednak nowo poznani rodacy ostro temu zaprzeczyli. Ich zdaniem nie należy się zapuszczać w niebezpieczne okolice, a Południowoafrykańczycy na ogół są bardzo mili, życzliwi i przyjemniejsi niż mieszkańcy Nowej Zelandii czy Australii.

Następny dzień powitał mnie nie tylko deszczem, ale również niską temperaturą, coś około czternastu stopni. Przyjechałem tu w czasie nowozelandzkiego lata, a tymczasem zrobiło się zimniej niż w Hongkongu.

→→

Nie mogę odbyć zaplanowanej wycieczki na lodowiec, bo opatulony w grube, wodoszczelne ubranie, poruszam się niezgrabnie, jak Gagarin szykujący się do lotu w kosmos. Całe szczęście, że zrobiłem parę zdjęć owego lodowca, wykorzystując wczorajsze dziury w chmurach.

Jednak w czasie drogi do Queenstown pogoda się poprawia. Kiedy brakuje mi do osiągnięcia celu niecałej setki, trafiam na muzeum motoryzacji i transportu. Tablica głosi, że jest to największe muzeum w Nowej Zelandii, więc oczywiście nie mogę go ominąć. Eksponaty imponujące, nie sposób opisać wszystkiego.

Z powodu mojej wizyty w muzeum do Queenstown dojeżdżam późnym wieczorem. Jest to piękne miasto, położone wśród wzgórz, których wysokość wynosi kilkaset metrów.

Byłem już wcześniej trzy razy w Nowej Zelandii, nigdy jednak nie widziałem piękniejszego miejsca. Przypomina małe miejscowości w Szwajcarii czy Niemczech, ale rozwinęło się dopiero w drugiej połowie dziewiętnastego wieku, aczkolwiek znane było już około czterystu lat temu, kiedy to tubylcy nazywali je Te Kiri Kiri. Krótkotrwała gorączka złota przyczyniła się do jego rozwoju. Queenstown żyje głównie z turystyki, w ciągu tygodnia przybywa tu półtora raza więcej turystów, niż wynosi całkowita liczba mieszkańców.

Trudno wymienić wszystkie atrakcje, zwłaszcza, że niektóre z nich mogą być nam obce, opiszę więc te znane. Mamy tu jazdę odrzutowymi motorówkami, spływy na gumowych pontonach i kajakach, wycieczki parowym (tak!) statkiem po uroczym jeziorze, przejażdżki dżipami i motocyklami po bardzo stromym i wyboistym terenie, skoki spadochronowe i wiele, wiele innych rozrywek.

Opiszę dwie atrakcje, mniej znane, ponieważ uważam je za godne uwagi. Jedna z nich to *fly by wire* (lot na drucie): delikwent leży na brzuchu, na małej torpedzie, napędzanej (z tyłu) silnikiem

➔➔

śmigłowym. Całość wisi na mocnej linie, a „pojazd" mknie ruchem obrotowym z szybkością 170 kilometrów, podnosząc się do góry na wysokość trzydziestu pięter.

Broszura twierdzi, że trudno znaleźć coś, co bardziej przyspieszyłoby pompowanie adrenaliny. Siedem minut lotu kosztuje około sześćdziesięciu pięciu dolarów – mniej więcej tyle samo, ile skok z wieży na bungee, kiedy to amator silnych wrażeń, przywiązany za nogi do grubej liny z lateksu, skacze głową w dół, przy czym lina rozciąga się na tyle, aby delikwent nie nawiązał kontaktu z ziemią lub wodą. Ten sport to również tutejszy wynalazek, aczkolwiek kroniki notują, że setki lat temu mieszkańcy Vanuatu, małej wyspy na Pacyfiku, rzucali się w przepaść, przywiązani lianami. Wyczyn ten miał być dowodem męskiej odwagi.

W okolicach Queenstown znajdują się cztery skocznie, usytuowane na różnych wysokościach: od czterdziestu siedmiu do stu trzydziestu czterech metrów.

W czasie poprzedniej wizyty przymierzałem się nieśmiało do skoku, ale jakoś nie bardzo mi odpowiadało rzucanie się na głowę z tak wysokiej wieży (basen Legii w Warszawie ma zaledwie dziesięciometrową skocznię i nawet tam skaczę tylko na nogi).

No, ale dosyć opisów tych niemal samobójczych wyczynów, jest już późne popołudnie, a do następnej miejscowości mam jeszcze około dwustu siedemdziesięciu kilometrów. Mój cel to zatoka Milford Sound, gdzie można podziwiać niesamowicie piękne fiordy oraz życie fauny i flory, będąc dziewięć metrów pod wodą, w specjalnej kabinie (przypominającej duży batyskaf).

Dotarłem na miejsce bez przeszkód i dobrze przed zmierzchem. Nazajutrz zamierzam opłynąć fiordy i wracać do Queenstown. A może tak spróbowałbym bungee? Nowo otwarty ośrodek oferuje tu podobno skok na nogi, no i nie jest tak wysoko, tylko czterdzieści siedem metrów.

Następny dzień przywitał mnie ulewnym deszczem, ale decyduję się na przejażdżkę promem do fiordów. Podziwiam wspaniałe skały wznoszące się siedemset metrów nad powierzchnię wody wszystko wokół wygląda imponująco. Kapitan informuje, że w morze nie wyjdziemy, ponieważ wiatr wieje z siłą sześciu do ośmiu stopni Beauforta (80 kilometrów na godzinę). Zatrzymujemy się przy podwodnym

→→

obserwatorium; jest to pływająca platforma z podwieszonym pomieszczeniem, jakieś dziewięć metrów poniżej poziomu morza. Stąd można podglądać życie flory i fauny, szkoda tylko, że znów robi się ciemno.

Kiedy dobijamy do przystani, leje rzęsisty deszcz. Czytając dostępne turystom broszury, dowiaduję się, że Milford Sound jest jednym z najbardziej mokrych miejsc na świecie, pada tu przez sto osiemdziesiąt dwa dni w roku, a poziom opadów dochodzi do siedmiu metrów! Tak intensywne deszcze powodują, że warstwa słodkiej wody o grubości od dwóch do pięciu metrów utrzymuje się na powierzchni głębokiej (około trzystu metrów) morskiej, słonej wody, tworząc filtr świetlny, umożliwiający istnienie unikatowej flory i fauny. Fiordy nowozelandzkie są stosunkowo „młode", gdyż uformowane zostały piętnaście tysięcy lat temu, a odkryto je również dość późno, bo dopiero w 1822 roku.

Do Picton, skąd odchodzi prom na Wyspę Północną, mam tysiąc sto kilometrów. Jeżeli deszczowa pogoda zatrzyma mnie tu parę dni, będę miał doskonałe usprawiedliwienie, że nie skoczyłem na nogi z wieży w Queenstown.

Podróż po Nowej Zelandii to niesamowita przygoda. Przepiękne krajobrazy, miejsca niepodobne do żadnych innych na świecie. Deszczowa pogoda, która towarzyszyła mi przez kilka dni, spowodowana jest położeniem geograficznym tego wybrzeża.

Po drodze zauważyłem tablicę z informacją: „45. równoleżnik", co przypomniało mi, że ten rejon znajduje się w strefie tak zwanych „ryczących czterdziestek" (*roaring forties*). Żeglarze znają te okolice, słynące z gwałtownych zjawisk atmosferycznych, na tych bowiem szerokościach geograficznych nie mamy wielkich mas lądowych, więc silne wiatry, nie napotykając na przeszkody, hulają jak szalone. Słynny przylądek Ziemi Ognistej, na samym końcu Chile do dziś budzi lęk nawet w sercach śmiałych żeglarzy i od setek lat zabiera wiele dusz.

Powieść w odcinkach - c.d.n.

Motocykle II wojny światowej

TEKST: TOMASZ SZCZERBICKI

Nie będzie to klasyczna recenzja, bo to książka mojego autorstwa, a trudno być sędzią we własnej sprawie. Będzie to prezentacja albo bardziej wspomnienie, bo książka została wydana 15 lat temu i dawno jej już nie ma w księgarniach.

Dla mnie jest to ważna pozycja, bo była to pierwsza motocyklowa książka w mojej karierze pisarskiej. Wcześniej napisałem książkę z dziedziny historii automobilizmu. Później już samo poszło. Do dziś mam na koncie 30 książek, w tym większość motocyklowych.

Temat chodził za mną wiele lat. W okresie 1945 – 1990, w grupie motocykli z silnikami o pojemnościach skokowych w granicach 500 – 1200 cm³, motocykle wojskowe z II wojny światowej stanowiły duży procent. Wiedziałem, że to bardzo ważny wątek historii naszego motocyklizmu tylko musiałem jeszcze o tym przekonać wydawcę. Los sprawił, że trafiłem na światłego wydawcę poszukującego nowych, nieopisanych jeszcze tematów.

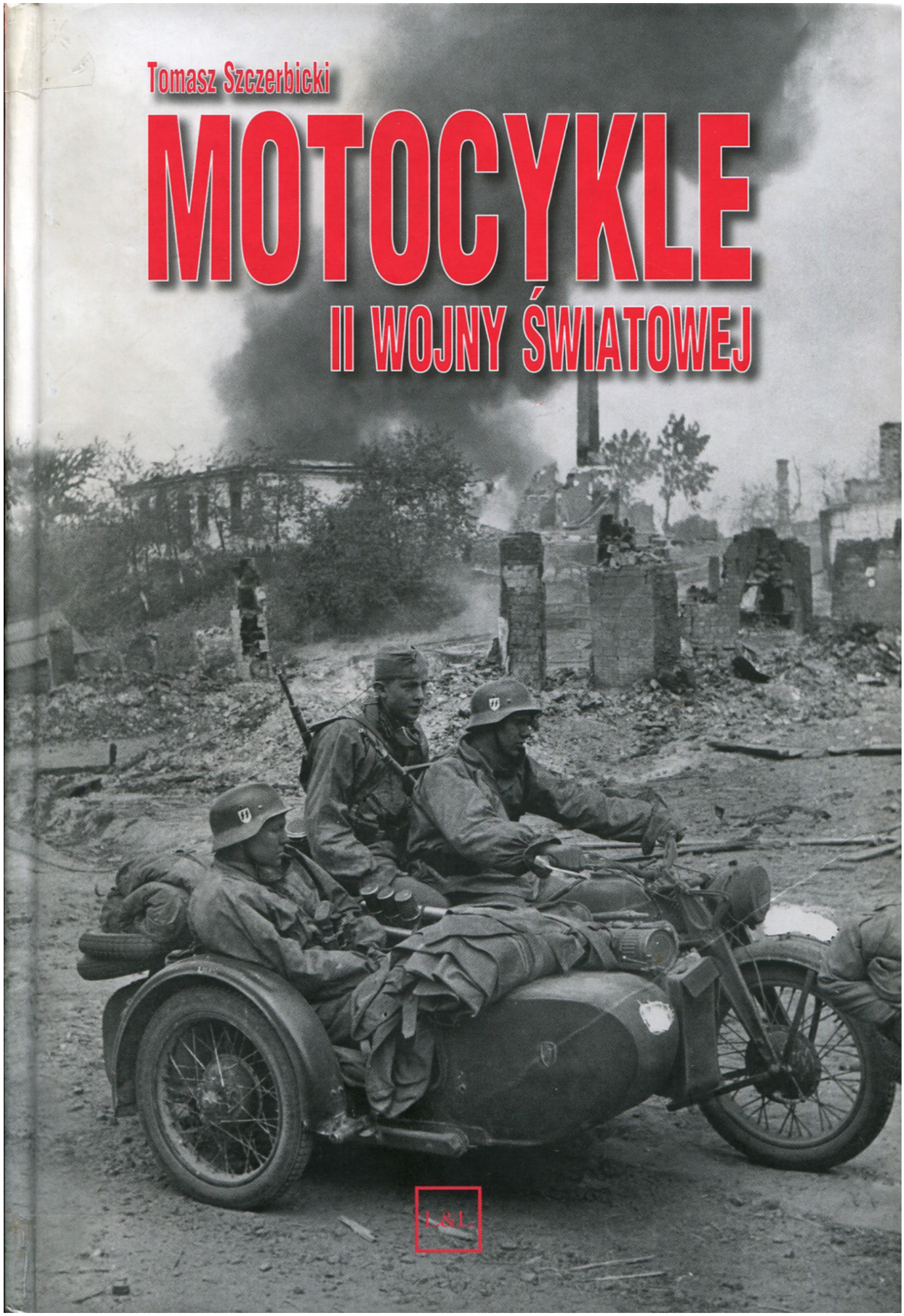
Rozdziałami w tej książce są poszczególne kraje, biorące udział w II wojnie światowej, które produkowały motocykle wojskowe: Belgia, Francja, Niemcy, Polska, USA, Wielka Brytania, Włochy, Związek Radziecki, Austria, Czechosłowacja, Dania, Japonia, Szwajcaria i Szwecja.

W czasie wojny do celów wojskowych używano wszystkiego, co jeździ. Ja skupiłem się tylko na pojazdach etatowo przyjętych do służby wojskowej w armiach tych krajów. Nie da się opisać wszystkich motocykli, które spotykane były na frontach lub na jego tyłach, bo doraźnie do służby wcielano wszystko co było na chodzie, czyli całą ogromną gamę motocykli cywilnych.

Etatowe motocykle wojskowe w dużej części charakteryzowały się konstrukcją specjalnie opracowaną do tych czy innych celów militarnych. Sporo pojazdów były to wersje cywilne zaadaptowane dla wojska.

Kolejna sprawa to wnikliwa analiza konstrukcyjno-eksploatacyjna i testy przeprowadzane przez specjalistów wojskowych. Pokazuje to, że zagadnienie „motocykl wojskowy” był wówczas odrębną dziedziną. Dziś nie jest to już tak charakterystyczne, bo większość zadań, niegdyś przeznaczonych motocyklom, przejęły w wojsku inne pojazdy, np. lekkie terenówki czy wozy rozpoznawcze.

W książce opisałem kilkadziesiąt marek motocykli, które przeważnie miały po kilka modeli wojskowych. Starałem się, aby każdą opowieść zilustrować archiwalną fotografią. Pewnym moim subiektywnym zabiegiem było poszukiwanie jakichś polskich odniesień w każdym z pojazdów. Mam nadziej, że spodobało się to czytelnikom. ➔➔

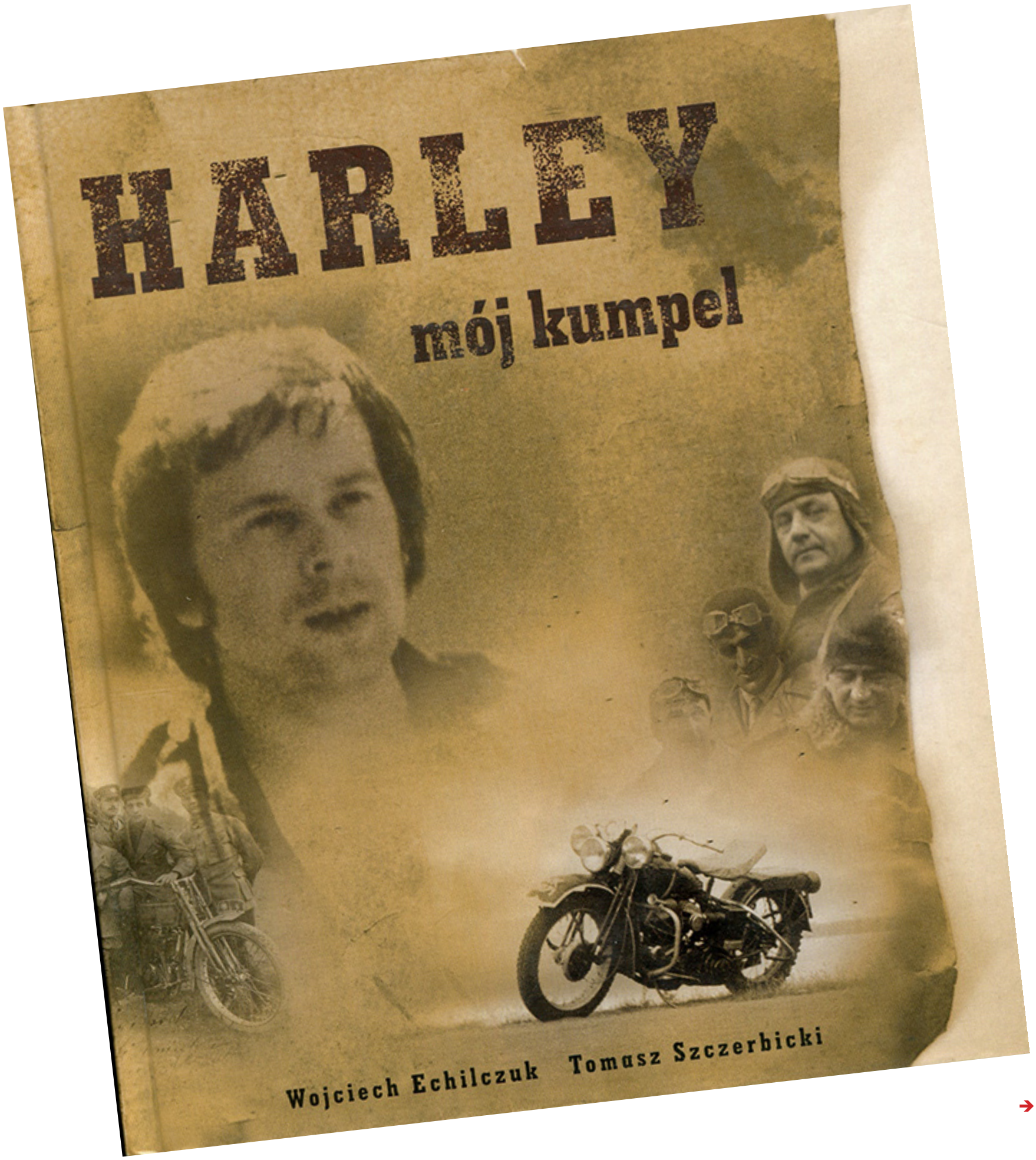


Kilka miesięcy temu, w jednym z artykułów w miesięczniku „Motocyklista”, przeczytałem wypowiedź pewnego kolekcjonera (którego zbiór jest dziś imponujący), że jego pasja zrodziła się po przeczytaniu mojej książki „Motocykle II wojny światowej”. Muszę przyznać, że była to dla mnie miła informacja.

Powieść w odcinkach

Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki

„Harley mój kumpel" (cz. 12)



→→

z plastiku, ale w nocy dla pijaków wygląda jak prawdziwa kobieta... Chcieliśmy zrobić taki żart, zabraliśmy tę lalkę na zjazd, nadmuchaliśmy, ale ktoś nam ją ukradł!

Widzę, kątem oka, że warszawscy harleyowcy oderwali się od baru i powoli, słuchając holendrów, zbliżają się do mnie.

– To my ją ukradliśmy, Wojtek. Mieliśmy tajny plan.

– Jaki do cholery?!

– Widzieliśmy, że nasza koleżanka baluje z zagranicznym towarzystwem. Wiesz, poszła z nimi na golasa kąpać się w jeziorze. Ukradliśmy holenderską lalkę dmuchaną, ubraliśmy ją w ciuchy naszej koleżanki i czekaliśmy na rozwój sytuacji. Zobaczyliśmy, że dwóch pijanych facetów bije się pod płotem o dziewczynę. Rzuciliśmy ubraną lalkę w krzaki obok plaży i powiedzieliśmy temu pijanemu milicjantowi, co wczoraj strzelał koło grilla w niebo, że w krzakach jest trup kobiety. A tym, co się bili, powiedzieliśmy po drodze do baru, że ich dziewczyna dogorywa w krzakach.

– Wiesz, Wojtek, ten twój Zjazd jest w porządku. No co, trzeba było zrobić małą zadymę. No, wiesz, wnosimy tu trochę żartu. Niech się ludzie bawią.

– Bulwa wasza kartoflana nać!

Wróciłem do milicjanta.

Pytam się:

– Co, cholera, zrobiłeś?!

– No co, niewiele pamiętam. Przyszło do mnie dwóch gości i mówią, że ich dziewczyna, o którą się bili, leży w krzakach. Mam ją ratować! Potem urwał mi się film. Obudziłem się dzisiaj rano w domu, żona wściekła, sprawdziłem spluwę, a tu magazynek pusty. Ale ja miałem same ślepaki. Lotem błyskawicy przybiegłem tu na Zjazd i odszukałem tych dwóch, co się bili. A oni półprzytomni tam leżą i mi mówią, że zastrzeliłem ich kobietę.

– No, nie!...,

Wziąłem sprawy w swoje ręce. Holendrzy przynieśli „zabitą plastikową kurwę" i nadmuchali ją. Odżyła. Ubranie warszawiacy oddali koleżance, która krążyła na golasa koło namiotu. Ci, co się bili, właśnie obiecywali sobie przyjaźń do śmierci.

Oddychałem głęboko. Milicjant się zorientował, co jest grane. Poszedł na „czekoladówkę".

Zażegnałem „tragedię".

Członkowie Harley-Davidson Klub Wolsztyn. Wprawdzie nie mieli ani jednego Harleya, za to serca i zapał mieli iście harleyowski.

→→

→→

PIĘCIOMA „MASZYNAMI WOLNOŚCI" DO POLSKI

Po wielu rozważaniach powinnam, czy też nie i mam tu na myśli, czy powinnam dać się zawieźć, czy też sama prowadzić, postanowiłam pojechać na moim motorze. Tak nawiasem mówiąc, jest to luksus, na który stać niewielu harleyowców. Zaletą tego, że każdy jedzie na swoim motorze, jest fakt, że będąc kobietą mogę zabrać ze sobą trochę więcej ubrań. Tak więc mój mąż Henk i ja przygotowaliśmy nasze Harleye do podróży na zlot w Wolsztynie, w Polsce.

Z kilkoma przyjaciółmi wyruszyliśmy 8 sierpnia na pięciu Harleyach. Aż do miejscowości Helmstadt pogoda była bardzo zła: deszcz, brudne drogi i dużo wiatru. Wieczorem trudno było znaleźć jakiś mały hotel na noc dla naszej ósemki. W większości hoteli były tylko wolne cztery lub pięć pokoi, a my oczywiście chcieliśmy być razem. W końcu dotarliśmy do dosyć drogo wyglądającego hotelu, który później okazał się tańszy niż inne hotele. Przyjęła nas recepcjonistka, która nie była zadowolona z wizyty wspaniałych motocyklistów. Na szczęście okazało się, że szef kelnerów jest zapalonym motocyklistą i ma Kawasaki o pojemności 350 cm³. Wprowadził nas do hotelu. Garaż był pusty, więc nasze motory były bezpieczne w nocy. Następnego ranka powitało nas wspaniałe słońce, które nie opuściło nas przez resztę podróży. Na wschodniej granicy Niemiec mieliśmy około dwóch godzin opóźnienia, zanim otrzymaliśmy pozwolenie na tranzyt i dodatkowe ubezpieczenie. Podróż przez Wschodnie Niemcy zabrała nam prawie pięć godzin, a do tego jeszcze pomyliliśmy drogę.

Na polskiej granicy nie było większych problemów, jedynie dużo dokumentów do wypełnienia. Wczesnym wieczorem dotarliśmy do Wolsztyna, gdzie zostaliśmy ciepło przyjęci. Chociaż nie wierzyli, że prowadziłam mojego Harleya. Były namioty z kocami i czystymi prześcieradłami, itd. Każdy kierowca dostał swoje miejsce do postawienia motoru. Wszędzie były drewniane podesty do gotowania i siedzenia. Nie potrzebowaliśmy wynajmować namiotu, ponieważ wzięliśmy nasz namiot, który szybko go rozstawiliśmy. Później był już miły wieczór z piwem i oranżadą. W piątek, tj. trzeciego dnia po naszym wyjeździe, zaczął się prawdziwy weekend. Na kampingu był istny najazd motocykli, podobnie jak w lasach otaczających Wolsztyn. Było tam także jezioro, w którym można było wspaniale kąpać się, pływać kajakiem i żeglować. Wieczorem było wielkie ognisko na kempingu i sztuczne ognie na plaży przy jeziorze.

W sobotę było oficjalne otwarcie z przejazdem przez miasto. Wszyscy mieszkańcy wyszli, żeby popatrzeć. I rzeczywiście był to wspaniały widok. Około 170 Harleyów w korowodzie. Tylko dziwnie pachniało, z powodu średniej jakości paliwa w Polsce. Po południu był wspólny obiad w czymś na kształt szklanej sali. Ponieważ na zewnątrz było około 28 – 30 stopni, mile spotkanie nie trwało długo. Każdy chciał wyjść na zewnątrz jak najszybciej.

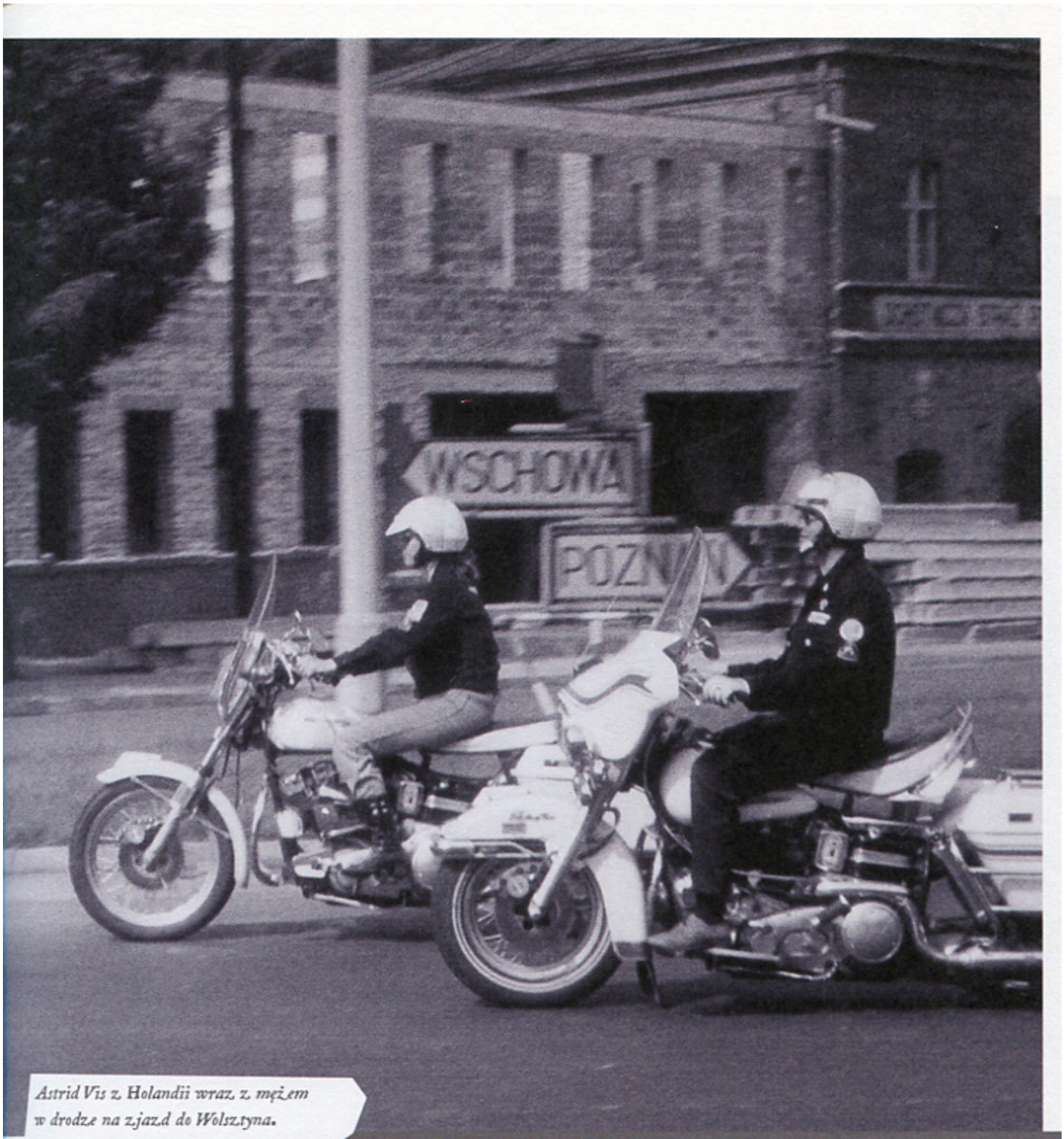
Wieczorem była impreza, podczas której rozdano nagrody dla klubów z największą liczbą członków. Pierwsza nagroda trafiła do klubu HD w Pradze, druga do klubu HD w Holandii, a trzecia do klubu HD w Amsterdamie. My, holenderska delegacja, mogliśmy zapewnić sobie pierwsze miejsce, tylko w Holandii jest wiele klubów Harleya, a nie jeden klub krajowy.

Ja również otrzymałam nagrodę, ponieważ byłam jedyną kobietą – uczestnikiem. Ogółem było 220 motorów, z czego 170 to Harleye, w tym 70 z Polski, 38 z Holandii, 33 z Czechosłowacji, 12 z RFN, 6 z Belgii, 3 z Francji, 2 z NRD i jeden ze Szwajcarii. Poza Harleyami było jeszcze około 50 motocykli innych marek, takich jak Guzzi, Munch, Kawasaki, Suzuki i BMW.

Dwóch harleyowców z Holandii zauroczyły stare polskie lokomotywy parowe. Odważyli się i pojechali na stację kolejową do Wolsztyna zapytać się, czy mogą się przejechać. Uzyskali zgodę, maszynista odesłał swoich dwóch pomocników do domu, a oni zajęli ich miejsce. Tak ochoczo ładowali węgiel, że wskaźniki prawie doszły do czerwonego pola. Po około 50 kilometrach zmęczyli się i chcieli wrócić. Wsiedli do pociągu towarowego, ale i tu też musieli popracować.

Wyjechaliśmy w poniedziałek i do Hemstadt dotarliśmy wieczorem. Tym razem przyjęto nas o wiele cieplej. Henk i ja dostaliśmy apartament dla nowożeńców z białymi meblami i piękną łazienką, z której z wdzięcznością korzystali wszyscy członkowie klubu, po całym dniu drogi, jaki był za nami. Następnego dnia mieszkańcy Helmstadt pomachali nam na do widzenia. Mieliśmy bardzo dobrą drogę powrotną. Atmosfera i duch zespołu były jak zwykle doskonałe na tym zlocie.

ASTRID VIS
Holandia
(Tłumaczenie artykułu, który ukazał się w holenderskiej prasie po zlocie w Wolsztynie tłum.: Ad Rombouts, Holender, motocyklista)

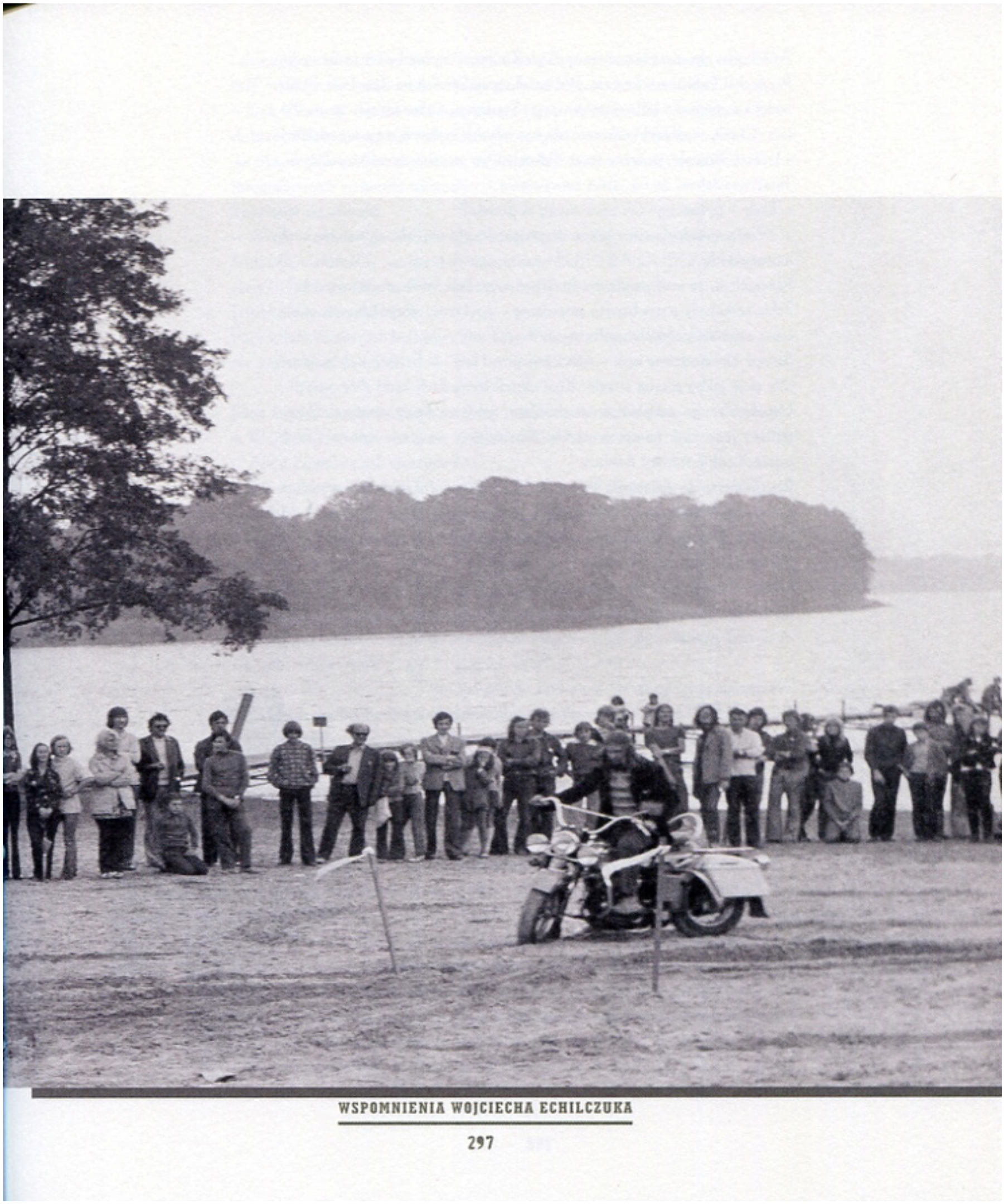


Astrid Vis z Holandii wraz z mężem w drodze na zjazd do Wolsztyna.

→→

Wolsztyńska plaża, która w czasie zjazdu zasłynęła konkursami sprawnościowymi Harleyów i... kąpielami nagich Holenderek.

→→



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

297

→→

Podchodzi do mnie zmartwiony Eryk Körner – harleyowiec ze Szwecji. Przyjechał Indianem z koszem. Przyturlał się ze Szwecji na Zjazd we wspaniałej kondycji. To była duża sensacja. Starszy pan oświadczył, że ma 74 lata. O tak, wyglądał wiekowo, ale my, młodzi, mało co nie pospadaliśmy z krzeseł. Krzepki, potężny facet. Pokochali go wszyscy uczestnicy Zjazdu. Teraz widziałem, że ma jakieś zmartwienie.

– Eryk – pytam się – w czym mogę ci pomóc?

– Wiesz – mówi – nie chcę ci zawracać głowy, ale zginął mi kask motocyklowy.

Pamiętałem, że miał na głowie starszego typu kask, zwany „półcytrynka". Takie kaski były u nas bardzo popularne – większość wiejskich motocyklistów używała polskich „półcytrynek".

Szwed miał podobny kask – widocznie przed laty i w Szwecji były modne. We mnie jakby piorun strzelił. Ktoś ukradł Szwedowi kask! Ale wstyd! Uspakajałem go parę minut i poprosiłem, żeby się nie przejmował. Znajdziemy jego kask nawet w piekle. Rozstaliśmy się z uśmiechem i Eryk poszedł sobie między namioty.

Rzuciłem się do działania. Wszystkich kolegów informowałem o małym skandalu. Prosiłem, aby znaleźli kask, a potem podrzucili dyskretnie do namiotu Szweda. Złodziej nie będzie ukarany! Ważniejszy jest honor Zjazdu! Dotychczas nic nikomu nie zginęło.

Miejscowi milicjanci czuwali nad złodziejami i, ciężko pracując dzień i noc, kontrolowali sytuację. Chwała im za to.

A tu taka plama!

* * *

Wieczorem przychodzi do mnie Eryk. Minę ma nietęgą. Jest trochę zażenowany. Przestępuje z nogi na nogę. Ma kłopot z rozpoczęciem rozmowy. Podkręcam go pytaniem:

– No i co, Eryk? Znalazł się twój kask?

– Tak, ale...

– Co – ALE?

– W namiocie znalazłem chyba z dziesięć kasków.

– DZIESIĘĆ?!

– Tak, tylko żaden nie jest mój!

– Cholera, to nie dobrze. Będziemy szukać dalej...

– Nie, nie – powoli tłumaczy Eryk. Ja swój znalazłem! Przepraszam, Wojtek, schowałem go wcześniej głęboko do przyczepy mojego motocykla i zapomniałem. Wiesz – skleroza. Schowałem bardzo głęboko. W Szwecji mi mówili, żebym uważał, bo w Polsce kradną. Teraz widzę, Wojtek, że nie kradną, ale rozdają. Mam swój kask

i dziesięć nie swoich kasków. Wszystkie bardzo podobne do mojego, ale NIE MOJE. Co mam robić? Przepraszam za kłopot, co mam robić?
– Eryk – mówię – ja już sobie poradzę z tym problemem. Baw się, Eryk, dobrze! Tylko ten aparat fotograficzny, co go trzymasz na pasku, pilnuj jak oka w głowie. Nie chciałbym, żebyś znalazł potem dziesięć aparatów fotograficznych w swoim namiocie.
Roześmiał się szeroko.
– Wiem – mówi – a gdybym zgłosił zaginięcie mojego starego Indiana? Może bym znalazł w namiocie nowoczesnego ELECTRA GLIDE? Z koszem?! Co o tym myślisz? W Polsce wszystko jest możliwe!
Uściskaliśmy się serdecznie.
Poprosiłem kochanych kolegów, aby zabrali te nieszczęsne kaski. Do dziś nie wiem, skąd je wzięli!

* * *

Idzie międzynarodowa grupka z plaży i pokłada się ze śmiechu.
– Woczek – mówią – wracamy z rejsu statkiem spacerowym.
– Ale z czego się tak cieszycie?
– Ten statek pływa tylko do tyłu. Kapitan statku nam tłumaczył, że w pośpiechu, w nocy zrobili śrubę napędową z miejscowym kowalem. Kuli, spawali, aby rano statek pływał. Poprzedni propeller stracili w otchłani jeziora.
– No i co?
– Propeller zrobili doskonały, tylko skrzydełka propellera przyspawali odwrotnie, niż trzeba. Statek nie ma skrzyni biegów. I tak pływaliśmy tylko do tyłu. To był piękny rejs. Niezapomniany!

* * *

Przyjechała na bramę ładna Holenderka na pięknym Sporsterze. To była jedyna kobieta, która przyjechała samodzielnie na Harleyu aż z dalekiego Amsterdamu. Znaliśmy ją dobrze, bo nie dość, że piękna, to świetnie jeździła na Harleyu.

– Hej, Astrid! Co słychać?
– Woczek! Co za Zjazd! Bawimy się cudownie.
– Cieszę się! W czym pomóc?
– Nie pomagaj mnie, Woczek, zaraz będziesz musiał pomóc sobie!
– O, Boże – mówię – jakieś kłopoty – Tak, moi koledzy z Holandii zrobili desant na dworzec kolejowy.
Oczami wyobraźni widziałem już rozróbę na dworcu: powybijane szyby w dworcowej knajpie i bitwę z pijakami – no bo co? Co innego?
Myliłem się.

➔➔

– Astrid – proszę – opowiadaj powoli. Co się stało???
– Porwali parowóz. Wiesz, taki parowóz, co u nas w Holandii tylko w muzeum stoi. I odjechali tym parowozem w siną dal. Widziałam, jak z parowozu wyrzucali obsługę. Przepraszam za moich kolegów. Naprawdę potrafią rozrabiać. Mówię ci pierwsza, żebyś się przygotował na najgorsze.
I jak to kobieta: zawinęła Harleyem i elegancko pojechała w swoją stronę.
No to nie ma rady. Idę do milicjanta (cywilnego!) z krótkofalówką. Referuję mu w czym rzecz. Kiwa głową ze zrozumieniem.
– Panie Wojtku, uratuję pana! Zjazd jest piękny. Szkoda, żeby pan potem za kolegów siedział na dołku.

* * *

Wraca mój milicjant za godzinę. Uśmiecha się. Wszystko wie.
– A – mówi – nic specjalnego. Rzeczywiście Holendrzy jeżdżą parowozami. Tam i z powrotem. Ale obsługa parowozowni nie zgłasza zastrzeżeń. Właśnie chcą zorganizować wyścigi dwóch parowozów. Holendrzy nikogo z parowozu nie wyrzucili. Wysłali dwóch pomocników palacza po parę skrzynek piwa. Ci pana koledzy są fanami starych lokomotyw. Jeden ma taką lokomotywę prywatnie. Kupił i postawił koło domu. Nie ma gdzie jeździć, a tutaj ma warunki. To sobie jeździ z naszymi kolejarzami. Nikomu to nie przeszkadza.
– Uff! No, to problem z głowy!
Piękna nasza Polska cała! Odniosłem do namiotu szczoteczkę do zębów – sądziłem, że przyda mi się jak będę siedział.

* * *

Ktoś stuka mnie w ramię. Kierownik restauracji. Prosi mnie na stronę. Odrywam się od innych zajęć i idziemy na plażę. Tam czeka na nas wielki, poważny facet w czarnym garniturze z wielką walizką w dłoni. Kierownik ogląda się konfidencjonalnie dookoła. Prowadzi na skrawek plaży schowany między drzewami. Nie chce, aby ktoś oglądał i podsłuchiwał nasze spotkanie.
– Drogi panie Wojtku – rozpoczyna swoją opowieść – nasza restauracja nie wytrzymywała naporu gości. Sprowadził tu pan pół Europy i wydawanie posiłków stałą metodą: czekanie na kelnera, przyjęcie zamówienia, realizacja w kuchni, konsumpcja i skasowanie należności nie sprawdziło się. Muszę ze smutkiem powiedzieć, że nie dawaliśmy rady. Ale od czego głowa. Postanowiliśmy dokonać rewolucyjnych zmian. Dawaliśmy każdemu natychmiast, co chciał – pod warunkiem, że chciał schabowego, zupę pomidorową i napoje. Kelnerki tylko nosiły, jak szalone. Przy wyjściu ustawiliśmy wielkie szklane wazony.

Każdy gość przy wyjściu płacił sam, wrzucając swoje pieniądze do wazonów, które były przeznaczone normalnie dla wesel – tam zawsze stały kwiaty państwa młodych. Tylko w ten sposób mogliśmy szybko nakarmić tabuny pana gości.

– No dobrze – mówię – a co z tymi, co lubią godzinami okupować stolik?

– To działo się samo. Głodni harleyowcy sami wyrzucali tych, co już zjedli – niektórych to nawet zmuszali, aby odnosili brudne naczynia na zaplecze kuchni.

Trochę nauczyliśmy się po angielsku. Trzeba do siedzących uprzejmie powiedzieć: fuck you! Go... way! I oni sami regulowali ruchem w restauracji. Pełna kultura i zrozumienie. Mili, uprzejmi i wspaniali ci pana przyjaciele.

Miód spływał do mojego serca. Patrzyłem na leżącą między nami, na piachu, wielką walizę i zastanawiałem się, co ona tu robi?

– No właśnie – mówi kierownik – powstał tylko jeden, mały problem.

– Pobili kogoś? – pytam się otwarcie i nadrabiam miną – z góry przepraszam. Ci z zachodu nie są odporni na wódkę i mogą nie zrozumieć naszego pijaczka z restauracji i wie Pan dobrze, co dalej może się dziać.

– NIE, NIE i nie! Z dobrze tu znanych pijaczków tylko jeden na początku się stawiał. I wie Pan, co zrobili pana koledzy? Wynieśli go na zewnątrz w największym obrusie, jaki znaleźli w restauracji, i tam go serdecznie podrzucali do góry. Ci pana koledzy to są tacy duzi. I tacy silni. Te wielkoludy urządzili prawdziwy wiwat dla naszego menela. Docenił to i zniknął z pola widzenia. Nie w tym problem.

– Pan wybaczy, już mówimy, w czym rzecz!

– Cholera – myślałem w duchu – na pewno mają nieprzeciętne manko – teraz poproszą mnie o dopłatę. Skąd wezmę pieniądze? Zjazd jest bez zysku. Mało, kilku entuzjastów z klubu dołożyło parę złotych do imprezy, ciesząc się, że wszystko się udało. Z pewnością nasi koledzy wrzucili do wazonów papier toaletowy zamiast forsy – przecież to raj dla cwaniaków.

– Panie Wojtku – Zenek! Otwórz walizkę! Pokaż co mamy!

Pan Zenek otwiera walizkę. Pełna pieniędzy. W środku wszystkie waluty Europy!

– Obliczyliśmy kasę – opowiada kierownik – pana koledzy zostawili w wazonach o wiele więcej, niż nam się należało. Muszę panu powiedzieć, panie Wojtku, że ma pan wspaniałych kolegów. Ich szczodrość jest w tej walizce.

Odetchnąłem z ulgą. Wolsztyniacy są wspaniali. Kierownik restauracji przejdzie do legendy klubu.

Pożegnałem delegację restauracji! Na dowidzenia mówili

→→

coś o dofinansowaniu miejscowych inicjatyw społecznych. Zostawiłem im te problemy do rozwiązania – byłem pewny, że zrobią to dobrze. Ich złote serca znajdą najlepsze rozwiązanie dla tych paru groszy nadwyżki.
Po Zjeździe ostatni posiłek przez powrotem do Warszawy zjadłem w Restauracji. Było już spokojnie i pusto. Wszyscy wyjechali. Kelnerka odsunęła moją dłoń z pieniędzmi. Pocałowała mnie w policzek. Uśmiechnięta!

* * *

Parada kilkuset motocykli ruszyła w sobotę przez miasto Wolsztyn. Na przedzie jechała milicja. Potem już tylko motocykle. Jeep Pawła Tetera i pozostałe wozy jego paczki wiozły fotoreporterów i dziennikarzy. Ulice były pełne ludzi ustawionych w wielki szpaler, wielokilometrowy, ciągnący się małymi uliczkami Wolsztyna. Przyszli spontanicznie – nikt im nie kazał. Nie było strajku. Zakłady pracy dały ludziom wolne. W małych kamieniczkach śródmieścia wszystkie okna były otwarte. A w domach tysiące ludzi.
Jechaliśmy całą szerokością drogi – na czas parady milicja zatrzymała ruch na ulicach. Huk silników zagłuszał wiwaty na naszą cześć. Jeźdźcy jechali powoli. Bez kasków. Syreny i dźwiękowe wyjce motocykli, strzały silników i wiwaty, śpiewy, wycia entuzjastów parady, trąbki i grzechotki, rock and roll z magnetofonów grających na Harleyach tworzyły niezwykłą atmosferę.
Widziałem wzruszenie na twarzach motocyklistów i ich fanów – widzów oglądających tę paradę – z chodników i skwerów, placów, dachów domów i okien budynków. Powiewały flagi klubowe i różne flagi mieszkańców Wolsztyna. Polskie flagi przesyłały pozdrowienia do narodowych flag naszych gości z całej Europy. Dwa razy przejechaliśmy trasą parady. Tak chcieli harleyowcy. Tak chcieli mieszkańcy Wolsztyna. A potem wielki festyn pod najlepszym hotelem Wolsztyna. Parking zastawiony był Harleyami i tłumem naszych entuzjastów. Błyskały flesze aparatów fotograficznych. Każdy miał okazję do pamiątkowych zdjęć. Każdy mógł obejrzeć wystawę motocykli, dotknąć tych maszyn i pogadać z harleyowcami. Wielkie, prawdziwe święto.

Stałem przy moim Harleyu. Nie wierzyłem własnym oczom. Czułem to święto. Święto wolności? Czy święto ludzi – pragnących żyć dla siebie, dla uczuć, dla przeżywania godnie każdego dnia? Bez strachu i bata nad głową. Bez przymusu, a z własnej woli? Kreować życie w komforcie wolności.
Ot..., normalnie?
CHYBA TAK!

* * *

Wieczorem rozdaliśmy nagrody. Nasze święto zakończył uroczysty wieczór. Pierwszorzędny zespół muzyczny, grając najnowsze przeboje, dawał z siebie wszystko. Uroczysty wieczór przemienił się w gigantyczną balangę. Wszyscy gadali ze wszystkimi.

Organizatorzy, ledwie trzymając się na nogach, przyjmowali gratulacje za wspaniały Zjazd. Sami dziękowali wszystkim gościom. Aż do utraty głosu i słuchu – zespół muzyczny robił, co trzeba. Tańczyliśmy do rana. Cieszyliśmy się życiem – tego wieczoru nikt nie miał żadnych zmartwień. No, może poza tymi, którzy mieli poważne kłopoty z dotarciem do swojego namiotu. Wiadomo – wyczerpująca parada motocykli po mieście Wolsztyn odebrała im całe siły – i teraz nie byli w stanie ustać na własnych nogach.

* * *

Opierałem się plecami o sosnę, która życzliwie pomagała mi utrzymać równowagę. Łeb mi pękał od hałasu muzyki tanecznej, serwowanej przez kapelę wychodzącą ze skóry, aby ogłuszyć cały Zjazd. Stałem i oglądałem gwiazdy. Do namiotu miałem daleko. Zbierałem siły, aby wyruszyć dalej! Poczułem, że ktoś opiera się o moją sosnę z drugiej strony. Byliśmy poza strefą pop-music, brzęczały w oddali słowa hymnu harleyowego na melodię „glory, glory alleluja...", śpiewanego na tysiąc gardeł. Powoli cedziłem słowa pierwszej zwrotki:

– Kto pije wino i kto dziewczyn chcę mieć huk,
Jak ulęgałki z drzewa je spokojnie rwać,
Bierze Harleya i wyrusza na nim w świat,
Miodu życia wypije dzban...

i RAZEM:

Glory, glory alleluja...

Głos z drugiej strony sosny docierał do mnie z lekkim opóźnieniem, ale wyraźnie:

– Wojtek, ty mnie nie znasz, ale ja ciebie znam! Po chuj to zrobiłeś!?

Namyślałem się długo. Patrzyłem w piękne, sierpniowe, bezchmurne niebo i sam szukałem odpowiedzi: dlaczego pięć lat swojego życia poświęciłem dla tego Zjazdu. Międzynarodowego Zjazdu Harley-Davidson w mieście Wolsztyn. Dlaczego zrobili to również moi koledzy. Przecież nie byłem sam. Dlaczego to zrobiliśmy? Głos z drugiej strony sosny był niecierpliwy i nachalny:

– Mów! Mów! Nie chcesz mówić. To ja ci powiem: dla forsy! Albo ktoś ci kazał! Zrobiłeś to dla sławy. Chcesz być najlepszy! Powiedź mi prawdę, czekam na prawdę!!!

Poczułem się winien swoich grzechów. Schyliłem głowę w dół. Wszystko

mi zawirowało i obaliłem się na miękkie sosnowe igliwie, które przyjęło mnie ciepło w swoje objęcia.
Świt niedzieli powitał mnie ciepłym blaskiem dnia. Język – suchy kołek – prosił o wodę. Pozbierałem się do kupy, błagając ręce i nogi, aby zaczęły zachowywać się normalnie. Udało się.

* * *

Nurtowało mnie tylko jedno pytanie: kto stał w nocy po drugiej stronie sosny? Czy tam za sosną stało moje sumienie? A może pijany uroczystym wieczorem jakiś sprawiedliwy harleyowiec „znikąd"?
Dlaczego ktoś się pytał? Czy czekał na odpowiedź, czy po prostu przerażony tym Zjazdem, chciał się tylko pytać, bo się pogubił? Chciał zadać brutalne pytania, ale potem już sam szukał odpowiedzi? Przecież tu przyjechało tysiąc ludzi. Każdy miał prawo zadać mi takie pytania. A ja nie miałem przygotowanych gotowych odpowiedzi. Ponieważ tych odpowiedzi nie ma. I nigdy nie będzie. Czy jest odpowiedź na pytanie:
– Człowieku, dlaczego coś kochasz???
– Dlaczego kochasz swoją kobietę?
– Dlaczego kochasz świat?
– Dlaczego kochasz swoje dzieci?
– Dlaczego kochasz swoje marzenia?
– Dlaczego kochasz swoje uczucia?
– Dlaczego kochasz ludzi, którzy mają cudowne serca?
– Dlaczego kochasz swój motocykl?
– .....
Kochasz i kropka.
Dla miłości poświęcisz wszystko i koniec. Kropka.
A może?
A może zrobiłem to dla Harleya. Przecież nie mogę zapomnieć, że on zawiózł mnie do moich marzeń. I musiałem spłacić swój dług. Swojemu kumplowi.
On mi coś obiecał. I ja jemu coś obiecałem. I dotrzymałem słowa. Jesteśmy razem: on i ja. Wyciągnąłem go z błota chłopskiej zagrody, Harleya spełnionego szlakiem bojowym wojennej armii, udręczonego plugawym płotem, zaniedbanego niepamięcią pijaka-właściciela. Dałem mu to, do czego był stworzony i na co czekał – przestrzeń szosy i świat zjazdów harleyowych.
Więc ty, człowieku z drugiej strony sosny, możesz mnie pocałować w dupę.

→→

* * *

Tak oto w prosty sposób uspokojony, lecząc kaca, ściskałem dłonie harleyowców, którzy opuszczali Wolsztyn kierując światła swoich reflektorów na swój cel: do domu!
I ruszali w podróż, do swojego kraju, a w rezultacie do swojego domu. Odpoczną i wyruszą na następny Zjazd. Trzymałem kciuki za ich podróże!
Wracajcie żywi! I pełni wrażeń. Do zobaczenia!

* * *

Zjazd zakończył swoje życie. Spytacie się: i co dalej? Odpowiedź jest prosta: Klub w Wolsztynie zrobił za rok następny Zjazd. Byłem tam – było jeszcze lepiej.
Kochane miasto Wolsztyn.
Kochani ludzie.
Wolsztynianie.

Wracałem z Wolsztyna pełen dobrych myśli. Wszystko, co się miało zdarzyć, zdarzyło się.
To był międzynarodowy Zjazd prawdziwych harleyowców. Przez Zjazd przewinęło się sporo dziennikarzy. Miałem nadzieje, że oni zachowają w swoich sercach piękne wspomnienia. Zdawałem sobie sprawę, że niewiele gazet opublikuje choć słowo na temat naszej imprezy.
Myliłem się. Do końca roku ukazało się kilkadziesiąt notek lub artykułów na temat Zjazdu.
Komuna w Polsce trwała, choć nie miała już tych smoczych zębów, co wcześniej. Czy o klubie harleyowców ktoś napisze, czy nie (ponieważ zatrzyma to cenzura), nie było jednak ważne. Ważne było, że kilkuset młodych Polaków, motocyklistów, zawiezie swoje wspomnienia ze Zjazdu do swoich rodzin i przyjaciół. Wszystko im opowiedzą. Te opowieści będą lepsze niż artykuły w drętwych gazetach, ponieważ te opowieści będą pełne uczuć. A prawdziwe uczucia prowadzą do odkrywania prawdy. A rzeczywiste prawdy prowadzą do odkrywania mądrych prawd. A wtedy umierają tzw. „gówno-prawdy" – typowe dla bolszewickiej dyktatury.

Powieść w odcinkach - c.d.n.

TRIUMPH