

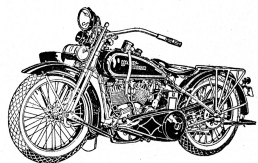
Harley-Davidson

Motocykle marzeń

Nie, nie... proszę się nie spodziewać sensacji w stylu, że babka Williama Harleja czy Artura Davidsona była warszawską mieszkanką, która wyemigrowała za Wielką Wodę, albo że główny konstruktor firmy nazywał się Kowalski i był chłopakiem z Mokotowa. Początki ruchu harleyowskiego w Polsce miały miejsce w Warszawie. To niepodważalny fakt, który poniżej udowadniam.

Temat zainspirowała niecodzienna książka „Harley mój kumpel”, napisana przez Wojtkę Echilczuka i Tomka Szczerbickiego, która jako pierwsza przedstawiła prawdziwą historię motocykli Harley-Davidson w naszym kraju. To właśnie tam można znaleźć informacje, że pierwszy polski klub motocykli Harley-Davidson powstał w stolicy w 1924 r. Tu też, rok wcześniej, rozpoczęło działalność pierwsze w historii oficjalne przedstawicielstwo tej marki.

W piśmie „Auto” z 1924 r. czytamy: „Zainicjatywą kilku zwolenników motocykli Harley-Davidson tworzy się w Warszawie wzorem zagranicznym klub Harley-Davidson, do którego należeć będą mogli tylko posiadacze tej marki. Cele klubu stanowią: umożliwienie urządzania wspólnych wycieczek, ułatwienia podczas podróży, ułatwienia dostawy, itp.”.



MOTOCYKLE HARLEY-DAVIDSON

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
NA POLSKĘ

„**AUTO-SERVICE**”

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 13
TELEFON 141-57

GARAŻE I WARSZTATY: NOWY ŚWIAT 9
TELEFON 141-07



FOT. ARCHIWUM AUTORA

Harleye-davidsony były obecne wszędzie, jako najpopularniejsze motocykle turystyczne, sportowe, pojazdy wojskowe, policyjne, pocztowe, pożarnicze, motocykle firmowe. W książce przeczytamy o dwóch warszawiakach, którzy pokrzyżowali propagandowe plany Hitlera („w ząbek czesanego” – jak śpiewał Grzesiuk). A stało się to w roku 1934. Wówczas nowy kanclerz III Rzeszy rozpoczął swoją propagandową politykę kreowania wizerunku Wielkich Niemiec. Jednym z elementów tych działań miał być prestiżowy rajd „2000 km przez Niemcy”, w którym wystartowało 1046 motocykli, w tym gros z Niemiec. Oczywiście gospodarze mieli wygrać i pokazać całej Europie, mała – całemu światu, kto tu jest najlepszy, ale... pierwsi na metę przyjechali Polacy na harleyu, załoga Docha i Rynkiewicz.

Tu aż naprasza się pewna dygresja – starsi wiekiem warszawiacy pamiętają zapewne, funkcjonujący do lat 80., legendarny warsztat Tadeusza Potajały na ul. Polnej (wcześniej działający na Kruczej). Była to firma tak renomowana w motocyklach, jak Blikle w pączkach. Drugą załogą, również na harleyu, która wzięła udział we wspomnianym rajdzie, byli Potajała i Bielawski.

Kiedy w latach 1944–1945 wyzwano Europę spod okupacji niemieckiej, głównymi motocyklami wiozącymi wolność były amerykańskie harleye-davidsony. Do Berlina zmierzały ze wschodu i zachodu. Tak, tak,

Jazdy po Warszawie były najlepszą zabawą. Milicjanci, partyjniacy i działacze od spraw młodzieży dostawali szału, a przechodnie bili brawo, podziwiając młodych ludzi, którzy potrafili wyrwać się z szarzyzny i ramek PRL-owskiej rzeczywistości.

ze wschodu również, gdyż rząd Stanów Zjednoczonych wysłał do Związku Radzieckiego, w ramach pomocy, ponad 26 tysięcy wojskowych harleyów. Część z tych motocykli trafiła w szeregi ludowego Wojska Polskiego i pozostały tam również po wojnie.

W pierwszej połowie lat 50. próbowano zatrzeć tę skazę, ten fakt, że „przyzwoite” państwo komunistyczne musiało korzystać z pomocy wrednych, imperialistycznych Stanów Zjednoczonych. Tępgłowi komuniści niszczyli harleye przetapiając je w hutach, ale część motocykli udało się uratować. Te, które przetrwały, stały się bohaterami dalszej historii.

Reklama z przełomu lat 20. i 30. XX w. (z lewej)

Przedwojenna amazonka na motocyklu Harley-Davidson. Okolice Warszawy, lata 30.



FOT. ARCHIWUM AUTORA

Motocykle Harley-Davidson były zawsze w Polsce symbolem wolności – narodowej i personalnej. Wszystko, co się z nimi wiązało, miało takie odniesienia – motocykli tych używała armia polska w pierwszych latach niepodległości (od 1918 r.), w czasie II wojny światowej pojazdy te licznie wykorzystywano w polskich siłach zbrojnych na Zachodzie, a poza tym były produkcji amerykańskiej, czyli pochodziły z kraju mitycznej wolności społecznej, do której ręki przyłożyli Kościuszko i Pułaski. Wiedzieli o tym komuniści i wiedziało o tym społeczeństwo, i tak zaczął się nowy rozdział ich życia w PRL-u.

Wielu mieszkańców Saskiej Kępy wspomina do dziś z rozrzewnieniem motocyklistów, którzy w latach 1956–1959 przyjeżdżali harleyami na niedzielne msze święte do kościoła przy ulicy Nobla. Mało tego, że harleyami, to byli ubrani w mundury żołnierzy gen. Andersa, dla komunistów osoby gorszej niż dla chrześcijanina Lucyfer.

Owi harleyowcy to byli powstańcy warszawscy, którzy niewiele wcześniej wyszli z więzień. Od 1956 r. stali się instruktorami harcerskimi w środowiskach młodzieży z Saskiej Kępy i okolic. Swoją motocyklową pasją зараżali wychowanków i w połowie lat 60. nastąpiło pokoleniowe przejście sztafetowej pałeczki, czy może... kierownic harleyów.

We wspomnianych latach po praskiej stronie Wisły istniała grupa kilkudziesięciu właścicieli motocykli Harley-Davidson. Była to choroba zaraźliwa, więc kiedy harcerze stawali się już dorosłymi ludźmi i zakładali rodziny, szybko znaleźli się ich następcy. Nieco dalej, na Grochowie, Wojtek Echilczuk remontował swojego harleya-davidsona, zrodzonego z marzeń.

Zanim jednak przejdę do dalszej opowieści, muszę obalić mit „bananowej młodzieży”. Motocykl Harley-Davidson w owych latach miał zupełnie inną pozycję komercyjną niż dziś. Wtedy nowa WFM-ka, SHL-ka, Junak czy modny skuter kosztowały krocie, ileś tam średnich pensji. Po wojskowego harleya-davidsona można było kupić za... kilka flaszek (1 flaszka równała się 0,5 litra czystej wódki – czyli nieoficjalnej monety z czasów PRL-u). „Bananowcy” z „dobrych rodzin” kupowali modne skutery Lambretta czy Vespa, a charakterne chłopaki składały harleye.

Do tego musiało dojść. Zupełnie przypadkiem Wojtek Echilczuk spotkał się z harleyowcami z Saskiej Kępy i od słowa do słowa powstał pierwszy w powojennej Polsce klub: Harley-Davidson Club Warszawa '68, w skrócie zwany HDC '68. Szybko też pojawili się harleyowcy z Mokotowa, Żoliborza, Woli, Śródmieścia – właściwie z całej Warszawy i okolic. To było zjawisko, do którego ciągnęły rzesze studentów, inteligentów, robotników, rzemieślników, ludzi po prostu zafascynowanych motoryzacją. Pierwszą siedzibą HDC '68 był klub osiedlowy „Helios” przy ul. Wspólna Droga 13, na Grochowie.



FOT. ARCHIWUM AUTORA

Szybko okazało się, że miłośnikom harleyów blisko do innych fascynatów motoryzacji i tak, jako sekcje HDC '68, powstał klub właścicieli amerykańskich wojskowych jeepów Willysów oraz motocykli BMW. Klub zaczął również zataczać szersze, ogólnopolskie kręgi, czego przykładem był Wrocławski Klub Harley-Davidson, będący sekcją HDC '68.

W 1970 roku zorganizowano pierwszy w powojennej Polsce Zlot Motocykli Harley-Davidson. Trzy lata później zorganizowano legendarny 4. Międzynarodowy Zlot Motocykli Harley-Davidson w Wolsztynie, którego echa rozniosły się po całej Europie. To był przełom i początek „nowego”. Czy to się komuś podobało, czy nie, kilkuset harleyowców i kilka tysięcy sympatyków tej marki zaznaczyło swoją obecność w Polsce. W kolejnych latach ruch ten zaczął się dynamicznie rozwijać i nic nie było w stanie tego zahamować.

Dziś Wojtek Echilczuk, chłopak z Grochowa, uznawany jest za ojca polskiego ruchu harleyowskiego. Był założycielem i pierwszym prezydentem klubu HDC '68. Miłość do motocykli amerykańskich stała się częścią jego życia, więc po latach był pierwszym w Europie Wschodniej (!!) oficjalnym przedstawicielem marki Harley-Davidson.

Po latach w książce „Harley mój kumpel” opisał swoje wspomnienia, które rozpoczyna tak: „Jasne było od samego początku zimy 1967 roku, że coś muszę ze sobą zrobić. Tak naprawdę już wiele się w moim życiu zdarzyło. Za mną było kilka dokonanych ruchów życiowych tzw. poważnych (szkoła średnia, rozpoczęcie studiów na Politechnice Warszawskiej), ale to wszystko jakby za mało. Na coś czekałem, czegoś chciałem, za czymś tęskniłem, serce mi biło... Ale do czego...?!”. Co było dalej, można przeczytać w książce.

Piszący te słowa Tomasz Szczerbicki, motocyklista, dziennikarz i autor kilkunastu książek historycznych, przedstawił historię motocykli Harley-Davidson w latach 1903–1968. Wojtek dopisał historię kolejnych pięciu lat. Tak powstała nasza książka „Harley mój kumpel”.

Co dalej? To nie koniec, jest już gotowy materiał na jej kontynuację pt. „Harley mój

Kwiat warszawskiego harleyostwa



FOT. ARCHIWUM AUTORA

Wojtek Echilczuk i jego pierwszy harley-davidson. Ma go do dziś.

kumpel 2”, która powinna ukazać się za kilka miesięcy.

Dziś, gdy się patrzy na mknące drogą motocykle Harley-Davidson, warto zdać sobie sprawę, że ruch harleyowski, w formie klubowej, zrodził się w Warszawie, najpierw 1924 r., a później w pamiętnym roku 1968.

Tomasz Szczerbicki

Okładka książki „Harley mój kumpel”

