

Zaczął się to tak jakoś latem 1972 roku, od mojego ogłoszenia: „Kupię Harleya, lub inny stary motocykl”.

40 lat

W bardzo licznych ofertach, wśród różnych BMW, Zündappów, NSU... nie znalazłem żadnego

żelaza z Milwaukee. Kupiłem dwa identyczne motocykle marki BSA modelu Sloper De Luxe z 1930 roku i ... dla kolegów zostałem „Besą”.



Dzięki temu ogłoszeniu zgłosił się do mnie podobny napaleniak – Wiesiek Janus. Napisałem też do klubu H-D W-wa, o którym już pisała prasa i od Andrzeja Echilczuka, dostałem adres kolejnego łódzkiego kolegi – Jurka Pahl. Wkrótce doszło do dwóch kumpi Wieska – Jurek

Perliński i Krzysiek Klimecki, oraz Wojtek Reclaw – kolega Pahl. Zaczęły się spotkania... No i, pod koniec roku, ktoś rzucił hasło „ZAKŁADAMY KLUB!”

Pierwszym prezesem został Jurek Pahl, który też przeformował swoją nazwę „Old Noisemaker” (Stary Hałaśliwiec). Mnie – wówczas studentowi Polibudy, dostała się funkcja sekretarza. Pomału przybywało członków i wkrótce mieszkanie prezesa na Lipowej, gdzie się

spotykaliśmy, przestało wystarczać. Latem zbieraliśmy się „pod czołgami” – na pl. 9-Maja (dziś pl. Gen. Hallera).



Pierwsza klubowa impreza – Szczukwin’75.
Od lewej: Prezes - Marek Sobierajski, śp. Maciek Majchrzak z przyszłą żoną i smutny Janek Bertram – dzień później siedzi do woja.



Złot Wolsztyn’74.
„Besą” na „Besówce”.



Nasz pierwszy wyjazd – Wolsztyn’73.
Ja i śp. Wiesiek Janus z żoną Tereską.



Klubowe zakończenie sezonu’86
w Wiśniowej Górze.



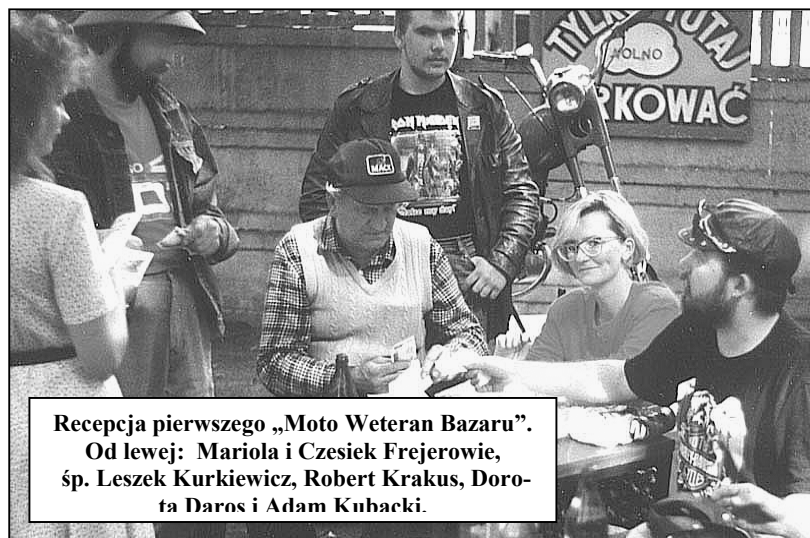
Na „Widlaku '84” w Pabianicach
pogoda była „jak drut!”...

Na pierwszy zlot do Wolsztyna w sierpniu '73, pojechaliśmy: Wiesiek i ja. On MZ-ką, a ja ... autostopem. Ani „Wuelka” Wieśka, ani moja „Besówka”, nie były jeszcze gotowe do dalszych podróży. A trzeba Wam wiedzieć, że w tym czasie w Polsce organizowany był tylko jeden zlot w roku – właśnie owa harleyowska międzynarodówka warszawskiego klubu. Rok później nasz klub pokazał się w Wolsztynie już pięcioma maszynami: dwoma „Wuelkami” (Janus i Perliński), NSU (Pahl), BMW R-5 (Reclaw) i BSA (ja).

Przygarnął nas „Lokator” – osiedlowy dom kultury na Nowopolskiej i za sprawą kolegów „harleyowców”, którzy w nazwie klubu chcieli mieć



Jedna z pierwszych edycji
motocyklowego rajdu „Hubal”.
Pamiątkowe zdjęcie pod szałcem
w Anielinie.



Recepcja pierwszego „Moto Weteran Bazaru”.
Od lewej: Mariola i Czesiek Frejerowie,
śp. Leszek Kurkiewicz, Robert Krakus, Doro-
ta Daros i Adam Kubacki.

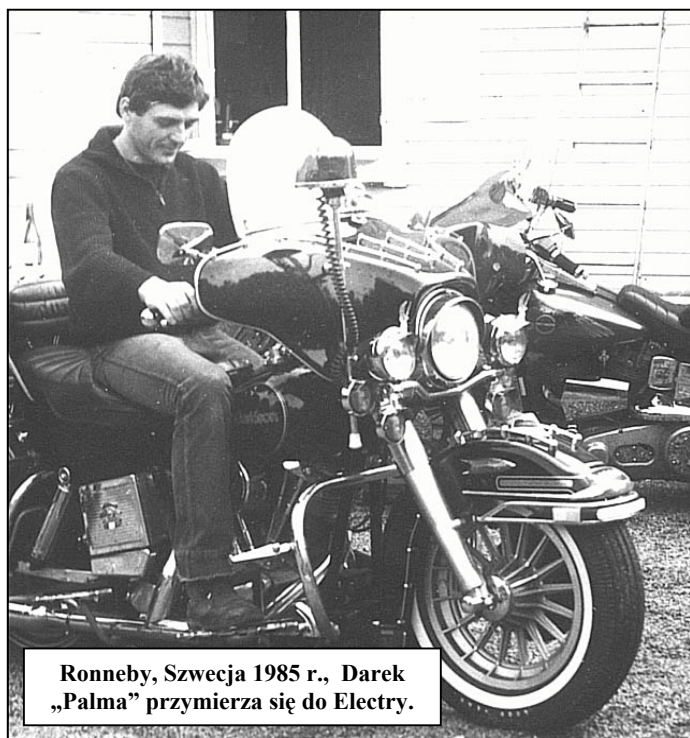
koniecznie tę markę... nastąpił rozłam. Jurek Pahl, wkurzony na kilkutygodniowe „bicie piany” na ten temat, wyprowadził większość klubu z „nieczystymi rasowo” motocyklami do Dzielnicowego Domu Kultury Łódź – Polesie. W „Lokatorze” powstał „Harley-Davidson Club – Łódź”, który po dwóch latach umarł śmiercią naturalną.

Okolo 1975 r. „Old Noisemaker” otrzymał klubową piwnicę w kamienicy przy zbiegu ulic Zielonej i 1-go Maja. Odremontowana przez nas, przez kilka lat była dla wielu „drugim domem”. Prezesem zostaje Marek Sobierajski, a na następne kadencje Sławek Muraszewski i Edek Kubica – już nie pamiętam, czy w tej kolejności, czy odwrotnie.

Pierwszą imprezą obu łódzkich klubów był biwak sobotnio-niedzielnny w lesie Szczukwin koło Tuszy na zakończenie sezonu '1975. Pierwszą zaś imprezą ogólnopolską klub (już jako „Number One Club – Łódź”) zrobił w październiku 1978 – w Sulejowie. Odtąd coroczne Ogólnopolskie Zakończenie Sezonu w Wiśniowej Górze stało się specjalnością naszego klubu na kilka lat.



Wyprawa „Wielkami” do Szwecji w 1985 r. Tu, po przejechaniu najdłuższego (wówczas) mostu w Europie, na wyspę Öland k. Kalmaru.



Ronneby, Szwecja 1985 r., Darek „Palma” przymierza się do Electry.

Nowa nazwa klubu pojawiła się, o ile dobrze liczę, w 1976 roku i była kompromisem. Harleyowska jedynka ze skrzydełkami miała zjednoczyć miłośników motocykli z Milwaukee i resztę jeżdżących weteranami i motocyklami ciężkimi. Kiedy zaczęły się trudności z kierownictwem domu kultury, które nie rozumiało, że zabytkowe motocykle to też dobra kultura (tyle, że materialnej), przygarnął nas Automobilklub Łódzki. W 1979 roku staliśmy się kołem AŁ, zachowując swoją nazwę, która była już znana w Polsce i nie tylko. Na kilka lat prezesem został niżej podpisany.

W 1980 r. łódzki klub robi pierwszą imprezę międzynarodową – H-D Internally – Rochna '80. Zaś na zlocie 10-lecia w Borkach zrodziła się idea zorganizowania pierwszego „Widlaka” – zlotu dla motocykli z silnikami widlastymi. W latach 1983-87 impreza ta stała się sztan-dardowym łódzkim zlotem (raz w Borkach, dwukrotnie w Pabianicach i dwukrotnie w Łdzaniu). W 1987 na „Widlaku” klub świętował swoje piętnastolecie.

Piwnicę przy al. 1-go Maja klub stracił w wyniku przejęcia budynku przez Wojskową Akademię Medyczną. Przenieśliśmy się do siedziby Automobilklubu na ul. Tuwima. Dostaliśmy do dyspozycji salę klubową, pomieszczenie warsztatowe ze stryszkami-magazynkami i garaż. Na złoty jeździliśmy z delegacjami, otrzymując zwrot kosztów wpisowego i paliwa. Były też pieniądze na organizację imprez. Według mnie to były najlepsze czasy łódzkiego klubu „Nº 1”. Byliśmy znani w kraju i w świecie – utrzymywaliśmy kontakty z klubami harleyowskimi w całej Europie, otrzymywaliśmy wydawane przez nie biuletyny, wymienialiśmy kartki z życzeniami noworocznymi. Swoje autografy z dedykacjami przysłali nam: Krisan Whiteley – oficjalna Ms. Harley-Davidson i Willie G. Davidson, wnuczek Williama Davidsona – jednego z założycieli wytwórni w Milwaukee.

Od 1985 r. nasi przedstawiciele jeździli na imprezy motocyklowe za granicę. W tym roku Darkowi Palmowskiemu i mnie udało się wyrwać na tydzień z „komunistycznego raju” na zlot H-D do Ronneby w Szwecji a cztery lata później duża grupa pojechała do Sumperka w Czechosłowacji. Potem już było łatwiej...



Nasi na weterańskiej imprezie w Sumperku w Czechosłowacji. Mirek „Świerszczyk” i Grażyna „Biedronka” Stefaniakowie oraz Jurek „Dźordż” Kowalski.

Od 1987 r. wydawany jest biuletyn „Motocykl Moje Hobby”. Był pierwszym legalnym, i do 1993 r. jedynym, regularnie wydawanym czasopismem motocyklowym w Polsce. Jak wiecie, jest wydawany do tej pory i w zeszłym roku świętowaliśmy 25 lecie.

Od 1986 roku klub rozpoczął organizowanie rajdu „Hubal”. Ta formuła zdobyła sobie uznanie i dobrą sławę. Rajd zawsze był robiony przy wydatnej pomocy klubu „Weteran” z Tomaszowa Maz. i wciąż jest obecny w ogólnopolskim kalendarzu imprez – choć od dwóch lat oficjalnym organizatorem jest Okręgowa Komisja Pojazdów Zabytkowych przy Zarządzie Okręgowym PZM w Łodzi. Przy organizacji pracują głównie członkowie naszej redakcji i nasi niezrzeszeni przyjaciele.

Zbyszek „Kotlet” Wasiak przesował klubowi od 1987 do swojej przedwczesnej śmierci w dn. 28 lutego 1992. Był też Prezydentem Ruchu „Weteran, H-D i MC” w latach 1988-91, przekształconego później w Polski



Wyjazdowe spotkanie Rady Koordynacyjnej w Krakowie. Od lewej: śp. Zbyszek „Kotlet” Wasiak, „Besa” czyli ja, Tomek Motylewski – „Motyl” i Gosia Czarska-Klisz.



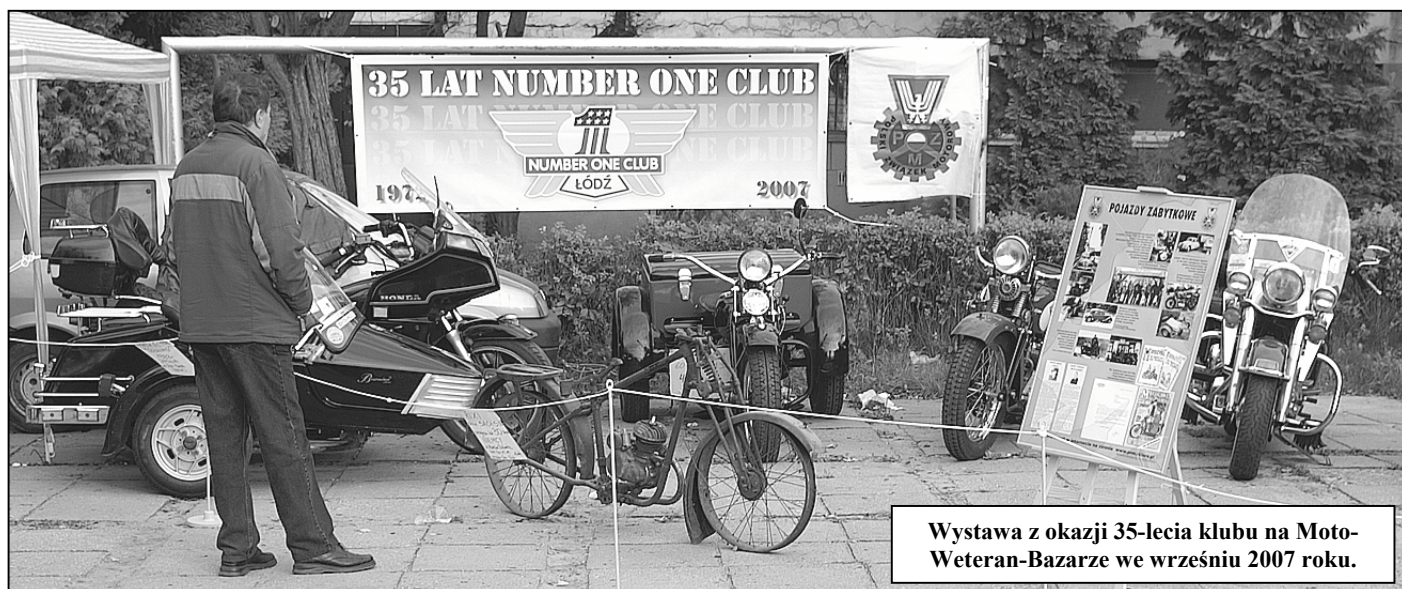
Jubileusz 30-lecia w Karolinowie zgromadził członków i przyjaciół klubu.



Na Moto-Weteran-Bazarach organizowane są wystawy na których kolekcjonerzy z klubu prezentują swoje pojazdy.

Ruch Motocyklowy. PRM zawdzięcza zresztą naszemu klubowi dużo dobrego. W Łodzi przez szereg lat robiono coroczne kongresy a działacze z „Number One Clubu” społecznie pracowali na rzecz Ruchu. Po „Kotlecie” Prezydentem Ruchu był Czesiek Frejer, a następnie Tomek Motylewski – znany kolekcjoner moto-zabytków, członek łódzkiego klubu. Także ja od samego początku Ruchu, od 1978 roku, przez ponad 30 lat sekretarzowałem Radzie Koordynacyjnej.

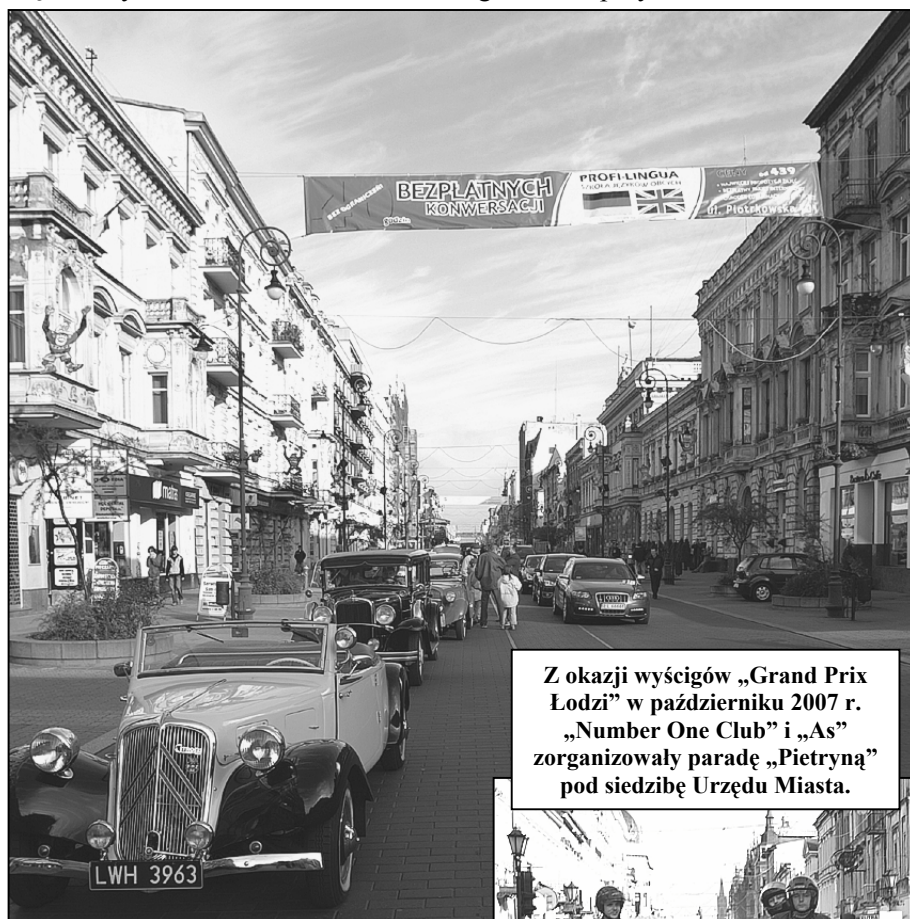
W 1992 r. klub zorganizował pierwszy „Moto-Weteran-Bazar” – dzięki tej giełdzie Łódź stała się prawdziwą Mekką polskich kolekcjonerów zabytkowej motoryzacji – nie tylko jednośladowej. Później przepisy prawne wymusiły utworzenie specjalistycznej firmy „Moto-Weteran-Bazar”, która pracuje pod dyktando Jacka „Kopra” Kopczyńskiego – członka klubu i znanego kolekcjonera pojazdów militarnych. Wiele członków klubu udziela się przy organizacji tych imprez i daje pojazdy na wystawy.



Wystawa z okazji 35-lecia klubu na Moto-Weteran-Bazarze we wrześniu 2007 roku.

Po przeprowadzce Automobilklubu na ul. Buczka a potem na Górnicy, wreszcie na Drewnowską, zaczął się tułaczy okres także w historii naszego koła. Spotyka-

który przejął ster klubu po Zbyszku Wasiaku i trzymał (się) go bardzo długo, szkoda, że już przy mizernej, działalności. Co bardziej prężni działacze indywidualnie ratowali tradycyjne klubowe imprezy: zlot „Widlak” przez kilka lat organizował Darek Palmowski, rajd „Hubal” – ja i cała nasza redakcja.



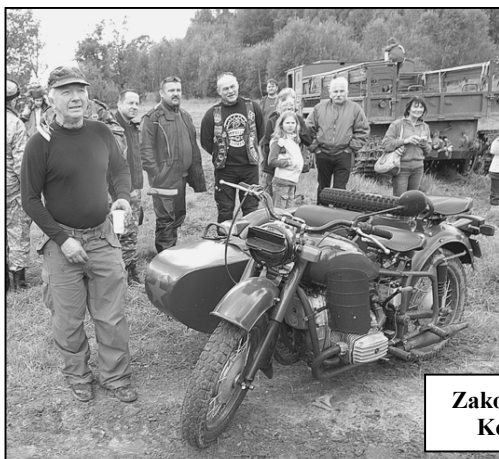
Z okazji wyścigów „Grand Prix Łodzi” w październiku 2007 r. „Number One Club” i „As” zorganizowały paradę „Pietryną” pod siedzibę Urzędu Miasta.

liśmy się na Buczka, potem w PZMocie na Wygodnej, w piwnicy Domu Kultury na Krzemienieckiej, w KS „Resursa” na al. Włókniarzy, w Chojęńskim Klubie Sportowym na Kosynierów Gdyńskich, w Automobilklubie na Górnicy... Przez chyba dwa lata dzierżawiliśmy domek na ul. Dorszowej u prezesa – Romka Kosteckiego,

Dzisiejszy „Number One Club” jest w zasadzie... bezdomny. Mimo, że nadal jesteśmy kołem Automobilklubu Łódzkiego, spotykamy się w pubie „4x4” Darka Frankiewicza na ul. Wschodniej, ale to przecież knajpa a nie klub z prawdziwego zdarzenia. No i za dużo tu – moim zdaniem – akcentów samochodowych i paramilitarnych, za mało motocyklowych... Ciekawe, gdzie podziały się te wszystkie dyplomy, puchary i inne pamiątki, których tak wiele było jeszcze w piwnicy na Krzemienieckiej?

Mimo, że wielu z nas ma nie tylko motocykle, ale i auta zabytkowe (także ja sam), to klub „Nº 1” jest nadal oficjalnie klubem motocyklowym.





Zakończenie Sezonu 2010 „U Jazzmana” w Poźdżenicach.
Kolekcjonerzy z „N^o 1 Clubu” mają i takie maszyny.

Miłośnicy starych aut mają w Automobilkubie Łódzkim, od 1983 roku, swoje Koło Samochodów Zabytkowych „As”, tworzące wspólnie z kołem „N^o 1” Komisję Pojazdów Zabytkowych AŁ.

Koło „As”, zrzeszając przede wszystkim miłośników Willysów i innych pojazdów militarnych, wstawiło się w latach 80-tych ub. w. organizacją rajdów o nazwie „Jeeping”, które dały początek Mistrzostwom Polski Samochodów Terenowych. Przez wiele lat, klubowe jesienne wyprawy w Bieszczady były chwalone przez uczestników i ich sława sięgała daleko poza Łódź. Dziś cele tych wypraw są coraz bardziej egzotyczne. Po Ukrainie i Rosji w zeszłym roku przyszła kolej na ... Mongolię.

Ten rok, oprócz jubileuszu 40-lecia motocyklowego „Number One Clubu”, niesie też przygotowania do 30-lecia (w przyszłym roku) powstania „Asa”. Tylko, że na co dzień, bawimy się razem i – praktycznie – większość z nas jest członkami i jednego, i drugiego koła. Spotykając się w każdą środę na Wschodniej i działając razem, często mówimy jednym głosem: „Jesteśmy z „Number One Clubu”!

I myślę, że przyznawanie się automobilistów do tej nazwy dodaje splendoru nam – motocyklistom. Równają w górę. He, he...

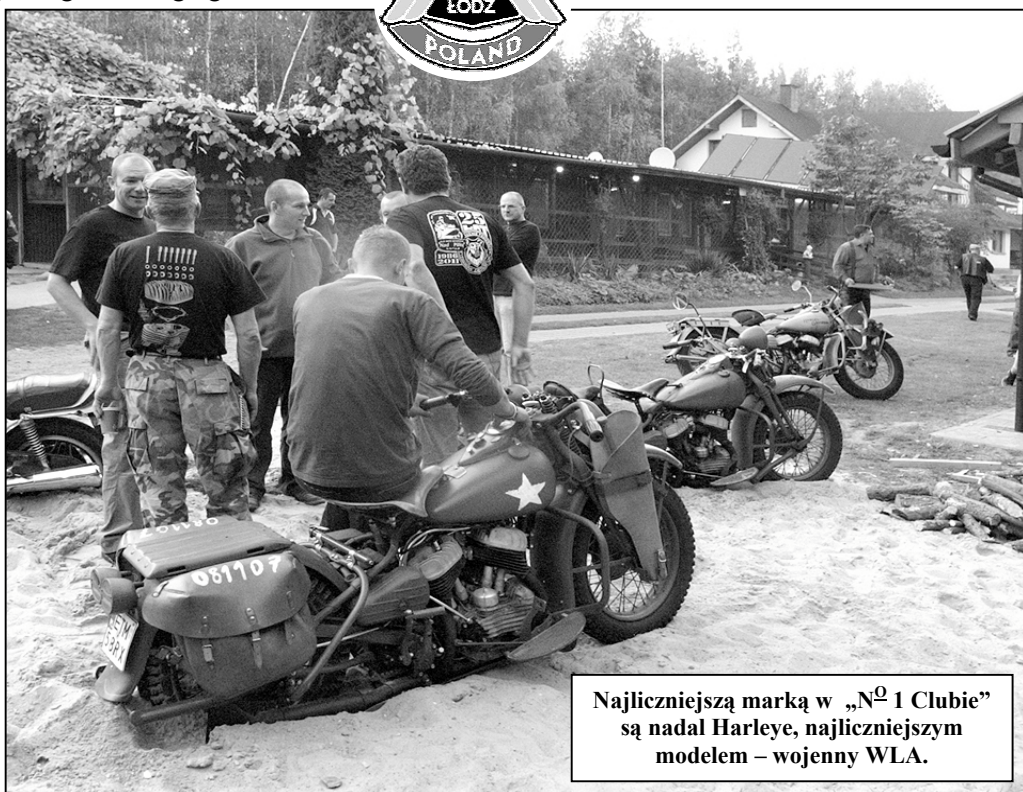
Dziesięć lat temu, przy okazji 30-lecia Klubu bawiliśmy się szampańsko na klubowym „jublu” w Karolinowie, nad Zalewem Sulejowskim. Pięć lat temu klub uczcił kolejny jubileusz wystawą motocykli zabytkowych będących w posiadaniu członków. Była też z tej okazji parada moto-zabytków na głównym deptaku Łodzi, ulicy Piotrkowskiej.

Od dwóch lat „Number One Club” pracuje pod kierunkiem nowego prezesa – Andrzeja Gradomskiego. Działalność ruszyła z kopyta po paroletniej stagnacji. Znowu organizowane są imprezy – było już kilka edycji zlotów „U Jazzmana” w Poźdżenicach, członkowie klubu znowu jeżdżą na imprezy motocyklowe w Polsce i poza granice. W ubiegłym roku na przykład pojechali starymi Harleyami WLA na Festiwal H-D na Węgrzech. Biorą też udział w zlocie zabytkowych harleyów w Holandii.

W klubie, w coraz większym stopniu udzielają się młodzi. Zaczynają jeździć, działać, córki i synowie starych klubowiczów. To właśnie ta „młoda krew” sprawia, że klubowe życie ponownie rozkwita a nam, oldbojom wraca nadzieja i rośnie serce... Będzie dobrze!

Tekst Piotr „Besa” Czech.

*Zdjęcia: Piotr Czech, Krystyna Jusiś,
Leszek Zagajewski (zbiorowe)
oraz z archiwum redakcji
„Motocykl Moje Hobby”.*



Najliczniejszą marką w „N^o 1 Clubie”
są nadal Harleye, najliczniejszym
modelem – wojenny WLA.