



30 LAT ŁÓDZKICH HARLEYOWCÓW

Historia współczesna łódzkich harleyowców zaczęła się tak jakoś latem 1972 roku, od mojego ogłoszenia „Kupię Harleya lub inny ciężki, stary motocykl”. W bardzo licznych ofertach, wśród różnych BMW, Zündappów, NSU nie znalazłem żadnego żelaza z Milwaukee. Kupiłem dwa identyczne motocykle BSA Sloper De Luxe z 1930 roku i... dla kolegów na długie lata zostałem „Besą”. Nawet, gdy parę lat później miałem już „Wuelkę”...

PIOTR „BESA” CZECH

P przedwojenne dzieje łódzkich miłośników Harleya zatarły się w ludzkiej pamięci. Szczątkowe informacje o klubach takich jak: Union-Touring Łódź czy Łódzki Klub Motocyklowy można znaleźć w przedwojennej prasie, np. w miesięczniku „Motocykl i Cyclecar”. Jakimś cudem ocalał z wojennej pożogi fragment archiwum Automobilklubu Łódzkiego. Tu także znalazłem interesujący ślad – na liście członków AŁ z roku 1929, wśród 139 nazwisk, jest aż pięć osób, które zadeklarowały posiadanie motocykla z Milwaukee. Po wojnie Harleyów przybyło – „Wuelki” z demobilu pojawiły się w wielu łódzkich

garażach i komórkach. Większość pełniła role czysto utylitarne, wożąc „ludzi pracy”, jaja i śmietanę oraz kartofle na zimę od kuzynów ze wsi, worki z cementem na budowę domów, skromne przydziały węgla do mieszkań. Ówczesny monopolista w zakresie prasy motoryzacyjnej, tygodnik „Motor”, w zasadzie nie pisał o Harleyach. Łódzka prasa także nie. Cenzura pilnie bażyła, aby nie było żadnego „smrodu z Zachodu”. Tylko jakieś pojedyncze zdjęcia Harleyów z tamtego okresu udało mi się obejrzeć wśród rodzinnych pamiątek po moim śp. stryju – Izidorze Czechu, który był zawodnikiem sekcji motocyklowej

o LPŻ-tu. W latach 60. wojenne znikły z łódzkich ulic. Zachował się w zbiorach numer „Dziennika go” z marca roku 1960 z ogłoszeniem: „ktoś pragnie zamienić Harleya na WFM-kę”.

powodowało, że młody człowiek, student Politechniki, którym byłem na początku lat 70., zainteresował się zwinnym, starym pojazdem? Po raz pierwszy zobaczyłem Harleya na gdańskich ulicach, w cudowny wakacyjny dzień.

To był oryginał: zielony, wojenny pojazd z koszem. Nie rzucił mnie na niego, dokładnie go zapamiętałem. Był tajemniczym pojazdem, jakże innego, co wówczas jeździło po polowych. Dwa miesiące później, w drodze z dziewczyną po Marszałkowskiej, na koncercie Warszawskiej Jesieni, miałem taką samą maszynę, ale „odciął” że łeb urywał”. Metalizowany chromy świecił milionami iskier i neonów. Zapomniałem o Agnieszce, całym świecie... W mojej goście zakiełkował wspomniany już

pomysł z ogłoszeniem. Dzięki temu ogłoszeniu zgłosił się do mnie podobny napaleńiec – Wiesiek Janus. Napisałem też do warszawskiego klubu, który już zaczynał się pojawiać w prasie i od sekretarza, Andrzeja Echilczuka, dostałem adres drugiego krajana – Jurka Pahl. Wkrótce doszło dwóch kumpi Wiesia – Jurek Perliński i Krzysiek Klimecki oraz Wojtek Reclaw – kolega Pahl. Zaczęły się spotkania. No i, pod koniec 1972 roku, ktoś rzucił hasło „Zakładamy klub!”. Pierwszym prezesem został Jurek Pahl, który też przeformował swoją nazwę „Old Noisemaker” (Stary Hałasliwiec). Mnie 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-go Maja (dziś pl. Gen. Hallera). Na pierwszy zlot do Wolsztyna, w sierpniu ’73, pojechaliśmy w trójkę: Wiesiek z żoną i ja. Oni MZ-ką, a ja... autostopem. Ani „Wuelka” Wiesia, ani moja „Besówka” nie były jeszcze gotowe do dalszych podróży. A trzeba Wam wiedzieć, że w tym czasie organizowany był w Polsce tylko jeden zlot w roku



Na pierwszy zlot do Wolsztyna, w sierpniu 1973,

pojechaliśmy w trójkę:

Wiesiek z żoną i ja. Oni

MZ-ką, a ja... autostopem.



Rok 1986 – klubowe zakończenie sezonu w Wiśniowej Górze





**„Wuelki” z demobilu
pojawiały się w wielu łódz-
kich garażach i komór-
kach. Większość pełniła
role czysto użyteczne,
woząc „ludzi pracy”, jaja
i śmietanę oraz kartofle
na zimę od kuzynów ze
wsi lub worki z cementem
na budowę domów...**



– właśnie owa harleyowska międzynarodówka warszawskiego klubu. Rok później nasz klub pokazał się w Wolsztynie już z pięcioma maszynami: dwoma „Wuelkami” (Janus i Perliński), NSU (Pahl), BMW R-5 (Reclaw) i BSA (Ja).

W tym czasie przygarnął nas „Lokator” – osiedlowy dom kultury i za sprawą kolegów „harleyowców”, którzy w nazwie klubu chcieli mieć 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. Około 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 został Marek Sobierajski, a na następne kadencje Sławek Muraszewski i Edek Kubica. Pierwszą imprezą obu łódzkich klubów był biwak

w Szczukwinie koło Tuszyna na zakończenie sezonu 1975. Pierwszą zaś imprezę ogólnopolską klub (już jako „Number One Club”) zorganizował w październiku 1978 r. w Sulejowie. Odtąd Ogólnopolskie Zakończenie Sezonu w Wiśniowej Górze stało się specjalnością naszego klubu na kilka lat. 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. Większość z nas miała już Harleje. Część je poprzeraśniała na choppery, część w stylu Electra Glide. Ale byli i tacy, którzy szczylic się posiadaniem oryginałów. Na szczęście z biegiem lat zrobiła się moda na jak najwierniej restaurowane motocykle.

Kiedy zaczęły się trudności z kierownictwem domu kultury, przygarnął nas Automobilklub Łódzki. W 1979 roku staliśmy się kołem AŁ, zachowując swoją nazwę. Na kilka lat prezesem został niżej podpisany. W 1980 r. łódzki klub robił pierwszą imprezę międzynarodową



Nowa nazwa klubu pojawiła się, o ile dobrze licze, w 1976 roku i była kompromisem. Harleyowska jedynka ze skrzydełkami miała zjednoczyć miłośników motocykli z Milwaukee i resztę jeżdżących weteranami i motocyklami ciężkimi.

Złot „Widlak 1984” klub zorganizował w Pabianicach

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 sztandarowym łódzkim zlotem (raz w Borkach, dwukrotnie w Pabianicach i dwukrotnie w Łdzaniu). Gościliśmy uczestników z całej harleyowskiej Europy, a nawet z USA. W 1987 na „Widlaku” klub świętował swoje piętnastolecie.

Po stracie piwnicy przy al. 1-go Maja, klub przeniósł się do siedziby Automobilklubu na ul. Tuwima. Dostaliśmy do dyspozycji salę klubową, pomieszczenie warsztatowe z magazynem i garaż. Na zloty 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”. Utrzymywaliśmy kontakty z klubami harleyowskimi w całej Europie, otrzymywaliśmy wydawane przez nie biuletyny. Od 1985 r. nasi przedstawiciele jeździli na imprezy motocyklowe także za granicę. Tego roku Darek Palmowski i ja byliśmy „Wielkami” na zlocie H-D w Ronneby, w Szwecji, a cztery lata później duża grupa pojechała na weterańską imprezę do Sumperka w Czechosłowacji.



Od 1987 r. wydawany jest biuletyn „Motocykl Moje Hobby”. Było to pierwsze, a do 1993 r. jedyne, regularnie wydawane czasopismo motocyklowe w Polsce. Teraz motocyklowe miesięczniki wyręczyły nas w zajmowaniu się ogółem motocyklizmu i dziś piszemy głównie o tym, co nas zawsze najbardziej interesowało – o motocyklach zabytkowych i historii jednośladowej motoryzacji. W roku bieżącym ukaże się setny numer tego dwumiesięcznika. Od 1986 roku klub rozpoczął organizowanie rajdu „Hubal”. Był robiony przy wydatnej pomocy klubu „Weteran” z Tomaszowa Mazowieckiego.

Zbyszek „Kotlet” Wasiak prezesował klubowi od 1987 do swojej przedwczesnej śmierci w 1992 r. W latach 1988-91 był też Prezydentem Ruchu „Weteran, H-D i MC”, przemianowanego później na Polski Ruch Motocyklowy. PRM zawdzięcza zresztą naszemu klubowi dużo dobrego. W Łodzi robiono i nadal się robi coroczne kongresy, a działacze z „Number One Clubu” cały czas społecznie pracują na rzecz Ruchu. Po „Kotlecie” Prezydentem Ruchu był Czesiek Frejer, a obecnie jest Tomek Motylewski – także członek łódzkiego klubu. Ja od lat prowadzę Sekretariat Rady Koordynacyjnej PRM. W 1992 r. klub zorganizował pierwszy „Moto-Weteran-Bazar”. Dzięki tej giełdzie Łódź stała się prawdziwą mekką polskich kolekcjonerów zabytkowej motoryzacji. Po przeprowadzce Automobilklubu zaczął się tułaczy okres także w historii naszego koła. Przez chyba dwa lata dzierżawiliśmy bungalow na ul. Dorszowej u prezesa – Romka Kosteckiego, który przejął ster klubu po Zbyszku Wasiaku i trzyma go do dziś.

Dzisiejszy „Number One Club” jest w zasadzie... bezdomny. Mimo że nadal jesteśmy kołem Automobilklubu Łódzkiego, spotykamy się w pubie „4x4” kolegi Darka Frankiewicza na ul. Wschodniej, ale to przecież knajpa, a nie klub z prawdziwego zdarzenia. Trzydzieści lat za nami – życzcze nam stu...