

Ktoś może zapytać, dlaczego akurat taki temat sobie wymyśliłem do tego numeru? Dlaczego Ruda Pabianicka? Gdzie to w ogóle jest? I co takiego ciekawego tam się dzieje czy działo, że warto zwracać tym głowę motocyklowej braci? Odpowiem szczerze, że nic takiego szczególnego... Ot, miejsce jakich tysiące na świecie, setki w Polsce, dziesiątki w łódzkim regionie... Ale dla mnie – i kilku, kilkudziesięciu, może kilkuset, osób – jest to miejsce jedyne ... Niezastąpione ... Nie do podrobienia ... Nasza Mała Ojczyzna!



Ruda Pabianicka i ... motocykle

Najpierw nazywano ją Kuźnicą Chocianowicką, bo leżała w bliskim sąsiedztwie większej wsi Chocianowice i była tam kuźnica czyli prymitywna huta. Pierwsza pisemna wzmianka o tym miejscu znajduje się w doku-



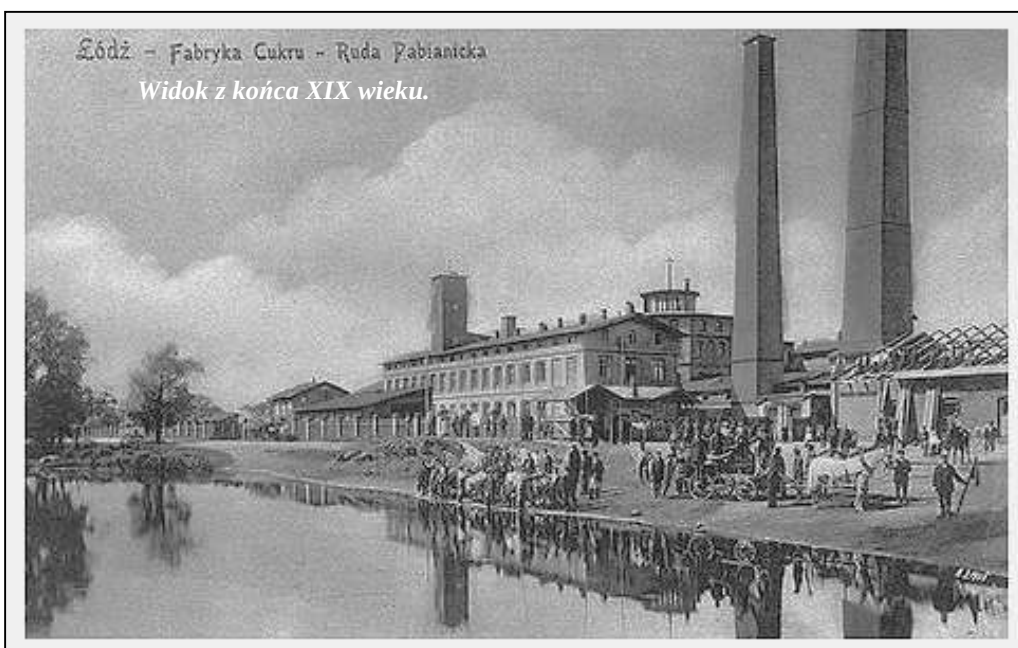
mentie kościelnym z 1466 r. i to pisany przez nie byle kogo, bo przez samego „ojca polskiej historiografii” Jana Długosza, który wizytował dobra pabianickie z ramienia kapituły kanoników krakowskich. W księdze uposażeń, pod pozycją kościoła parafialnego w Pabianicach zapisał, iż w należącej do niego Kuźnicy Chocianowickiej, znajduje się staw rybny na korycie rzeki Ner oraz kopalnia rudy żelaza.

Około 1610 r. zasoby rudy darniowej skończyły się i po metalurgicznej przeszłości pozostała potomnym tylko nazwa – Ruda – i mały dworek

zarządcy, z niewielkim folwarkiem, z młynem wodnym, spichlerzem i innymi zabudowaniami gospodarskimi. Wybudowano też karczmę.

Tuż przed rozbiorami te kościelne dobra zostały przejęte przez Skarb Rzeczypospolitej a po II rozbiorze rudzki folwark i okoliczne wsie przeszły pod zarządek pruski. Po klęsce Napoleona, Ruda znalazła się pod protektorem rosyjskim. W 1822 r. mieszkali tu zaledwie 62 osoby. Ze względu na silne powiązania gospodarcze i parafialne z Pabianicami, do nazwy Ruda zaczęto dodawać człon – Pabianicka.

Przez lata nic szczególnego tu się nie działo. Dopiero w połowie XIX w., znany łódzki przedsiębiorca, Ludwik Geyer, wybudował tu cukrownię a nieco później – gorzelnię. Oba zakłady nie przyniosły jednak spodziewanych zysków i Geyer musiał sprzedać majątek, by spłacić zaciągnięte kredyty.



W 1873 r. Rudę kupili bracia Loewenbergowie z Warszawy, a później przejęła za kolejne długi warszawska rodzina bankierska Natansonów. Cukrownia działała do 1902 r. i zatrudniała w porywach do 300 osób. W tym czasie rozpoczęto parcelację gruntów. Nabywcami działek byli w dużej mierze przedstawiciele łódzkiej burżuazji, którzy doceniali walory przyrodniczo-krajobrazowe Rudy, czyste powietrze i piękno przyrody. W rudzkim lesie zaczęły powstawać letnie rezydencje fabrykantów, pałacyki i wille lekarzy, prawników i kupców a także eleganckie pensjonaty dla letników. Zwiększyła się liczba mieszkającej w Rudzie ludności. W 1900 roku mieszkało tu na stałe 641 osób, a w 1921 r. – już ponad pięć tysięcy.

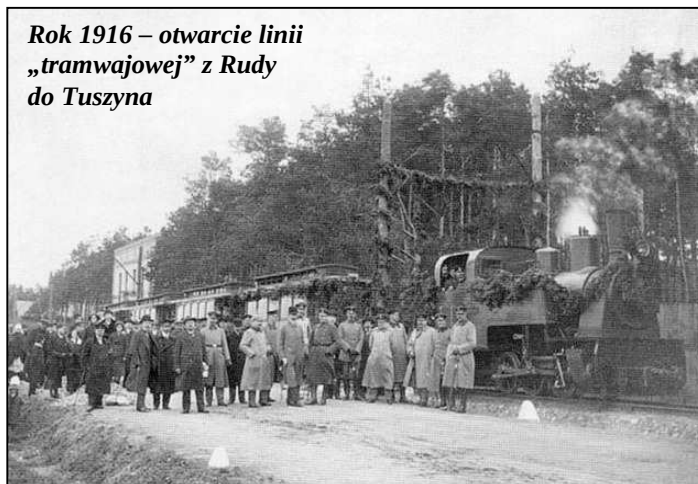
Na działkach sprzedawanych przez Natansonów zaczęły powstawać też fabryki. W ten sposób Ruda Pabianicka wpisała się w reymontowskie pojęcie „Ziemii Obiecanej”. Szybszemu rozwojowi Rudy sprzyjało wybudowanie w 1901 r. linii tramwajowej Łódzkich Elektrycznych Wąskotorowych Kolei Dojazdowych, łączącej Łódź z Pabianicami a w 1910 r. – odgałęzienia w kierunku tzw. Dolnej Rudy (willowej). W 1916 roku linię przedłużono do Rzgowa i Tuszyna, ale tam już wagony musiały ciągnąć lokomotywy parowe. Dopiero w 1927 roku, parowoziki znikły z krajobrazu Rudy, bo linię tuszyńską zelektryfikowano. Bocznicą tramwajowa prowadziła też do toru wyścigów konnych, który działał w Rudzie Pabianickiej od 1902 roku.

Tu, na rudzkim hipodromie, 24 czerwca 1910 r. rozpoczęła się też historia łódzkiego lotnictwa. Rosyjski awiator Siergiej Utoczkin, na samolocie systemu Farmana wykonał pierwszy na ziemi łódzkiej pokaz lotniczy dla licznie zgromadzonej publiczności. Dwa lata później, jeden z najślawniejszych pionierów polskiego lotnictwa, hrabia Michał Scipio del Campo, z rudzkiego hipodromu wystartował do pierwszego przelotu aeroplanu nad Łodzią. Jego francuski aparat Bleriot-XI wykonał kilka ewolucji nad głowami publiczności na trybunach a następnie poleciał do Górnego Rynku (dziś Pl. Reymonta) i dalej nad ul. Piotrkowską do Nowego Rynku (dziś Plac Wolności), skąd wrócił do Rudy.

Lotnictwo zawsze było ważne dla rudzian. Lublink – łódzkie lotnisko – leżał bliżej Rudy, niż samej wielkiej Łodzi. Do czasów zupełnie już nowożytnych, gdy wybudowano nowy port lotniczy na północnym jego skraju, na lotnisko jechało się przez Rudę Pabianicką. Z Rudy pochodziło też wielu lotników, zarówno wojskowych, jak i sportowych... Ruda jako pierwsze miasto w kraju witała Stanisława Skarżyńskiego, po jego rekordowym przelocie przez Atlantyk w 1933 roku. Kapitan (jeszcze wtedy) wylądował na Lublinku przed powrotem do Warszawy i spędził tu kilka dni. W Rudzie bywali też Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura i wielu innych znanych pilotów. Po II Wojnie Światowej w Rudzie wybudowano osiedle wojskowe – gdzie przeważały rodziny oficerów w lotniczych mundurach. Oni sami mieli do



Rok 1916 – otwarcie linii „tramwajowej” z Rudy do Tuszyna

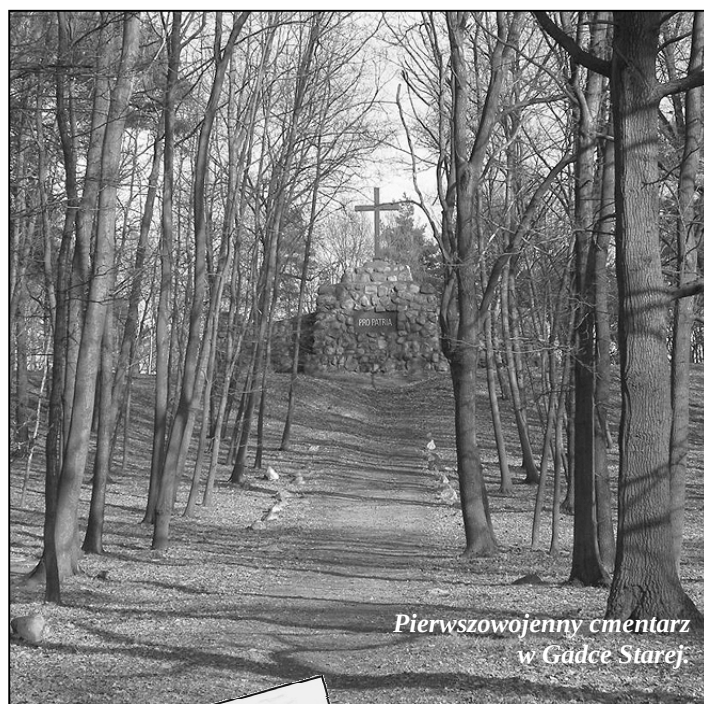


pracy na Lublinku około pół godziny piechotą, w spacerowym tempie.

Powróćmy jeszcze do I Wojny Światowej. Na przedpolach Rudy Pabianickiej w grudniu 1914 roku rozegrał się jeden z najkrwawszych epizodów „Wielkiej Bitwy o Łódź”. Na wojennym cmentarzu między Rzgowem a Rudą – we wsi Gadka Stara, pochowanych zostało



Indian z carskiej armii, podobno w okolicach Rudy Pabianickiej.



Pierwszowojenny cmentarz w Gadce Starej.

2000 niemieckich i nieznaną liczbą (prawdopodobnie jeszcze większą) rosyjskich żołnierzy.

Najstarsza znana mi fotografia motocykla wykonana podobno w Rudzie lub najbliższej okolicy pochodzi właśnie z tego okresu. Przedstawia rosyjskiego żołnierza na Indianie. Właśnie podczas tych działań, Rosjanie po raz pierwszy użyli w walce samochodów pancernych a motocykle były używane przez te same jednostki...

Podczas tej wojny kilka willi we wschodniej i południowej części Rudy Pabianickiej ucierpiało od artyleryjskiego ostrzału. W tych dniach spore straty poniósł też rudzki las, ale jeszcze większego



Lata 30-te, ul. 1-go Maja (dziś Odrzańska)



działa zniszczenia dokonała ludność podczas kilku mroźnych, wojennych zim. Dopiero po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, miała tu miejsce planowa akcja ponownego zalesiania. Dziś rudzki las, cieszy nas znów swym pięknem i klimatem.

Zmiana charakteru Rudy z wiejskiego na miejski i powiększająca się liczba ludności zaowocowały staraniami mieszkańców o podniesienie



Ulica Łączna (dziś Starogardzka).

statusu miejscowości do rangi miasta. Ten awans dokonał się dokładnie 90 lat temu – w 1923 r. Ruda Pabianicka stała się miastem.

W okresie 20-lecia międzywojennego wystąpił bardzo dynamiczny rozwój miasta. Parcelowano na działki budowlane duże areły, nastąpiło duże ożywienie w budownictwie, przybywało ludności. Wykorzystywano wiele inicjatyw obywatelskich, władze miejskie znakomicie gospodarowały. Główne ulice zostały wybrukowane i obsadzone drzewami alejowymi i owocowymi, wydany został nakaz grodzenia posesji i ich oznakowania. Dużą wagę przywiązywano do czystości. W 1926 r. Rudę zelektryfikowano, oświetlono nawet 19 ulic. Powstawały nowe fabryki i warsztaty rzemieślnicze – w Rudzie produkowano m.in. tkaniny techniczne i dla przemysłu odzieżowego – bawełniane, wełniane i jedwabne, materiały budowlane – cegły ceramiczne i silikatowe, kable elektryczne, tekturę i cewki przedziałnicze, piece i inne artykuły mechaniczne. Istniała nawet wytwórnia rowerów A. Bayer, produkująca – także dla wojska – rowery marki „Naprzód”. Powstawało wiele placówek handlowych: duży dom towarowy braci Andrzejczaków, sklepy spółdzielcze i prywatne, poczta, apteka, przychodnie lekarskie, nowoczesna remiza straży pożarnej, posterunek policji, cztery szkoły, trzy kościoły różnych wyznań, dwa cmentarze... Działały trzy kina, w tym najnowocześniejsze „Muza” tzw. „zeroekranowe” – premierowe. Wybudowali je bracia Sauter, którzy założyli też na ul. Legionów 1, róg Staszica (dziś róg Zjednoczenia i Pabianickiej) warsztat mechaniczny, gdzie remontowali motocykle i auta. Podobno działała w Rudzie także stacja benzyna-



*Rok 1936.
Tańsza alternatywa dla
linii tramwajowej ŁEWKD.*

nowa, ale brakuje dokumentów na temat jej lokalizacji. Wydawano nawet co jakiś czas własną gazetę – „Głos Rudy Pabianickiej”. Propagowano zdrowy styl życia poprzez założenie i rozwój Rudzkiego Klubu Sportowego. Działały liczne chóry, związki i stowarzyszenia, oddział towarzystwa gimnastycznego „Sokół”, dwie drużyny harcerskie... .



*Z albumu rudzianina;
Harley-Davidson JDH nad stawem Piecha.*

Wrzesień 1939 r. i agresja Niemiec na Polskę zakończyły ten najwspanialszy okres w dziejach Rudy Pabianickiej. Zakończyła się harmonijna współpraca mieszkających tu Polaków (83%), Niemców (ok. 14%) i Żydów (ok. 2%), tudzież innych narodowości (ok. 1%).

Rudzie pod niemiecką okupacją nie warto poświęcać dużo miejsca. Inkorporowana, do Łodzi jako dzielnica Litzmannstadt-Erzhausen stała się widownią panoszenia się niemieckich najeźdźców i miejscowych falksdojczów, dramatu Polaków i tragedii Żydów. Podczas wojny istniał tu obóz przesiedleńczy w fabryce Arnolda Baiera, gdzie przetrzymywano Polaków przed wywiezieniem na roboty do Rzeszy lub deportowaniem do Generalnej Guberni. Od 1941 roku istniał tu też obóz jeniecki Stalag Luft 2, dla lotników sowieckich. W warunkach głodu, braku higieny i wyczerpującej pracy (m.in. przy rozbudowie lotniska) ginęli setkami – ich masowe groby znajdowano jeszcze grubo po wojnie. Dla tych co przeżyli, wejście do Rudy Armii Czerwonej chyba nie oznaczało



*Rok 1939. Niemcy ze zdobytym, polskim
TKS-em na rudzkim Marysinie.*



Rudzcy motocykliści i automobiliści podczas jednego z rajdów turystycznych.

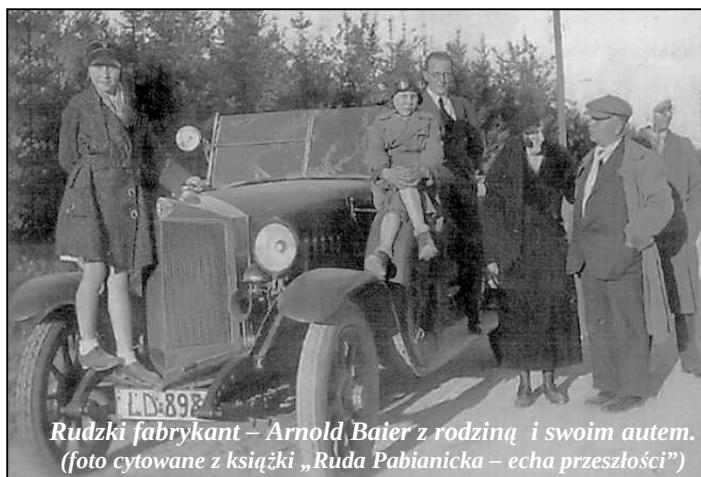
wyzwolenia. Chyba, że było to wyzwolenie od ... trosk wszelakich. Wiadomo, że sowietci traktowali pójście do niewoli jako zdradę. Wszelki ślad po „wyzwolonych” więźniach zaginął. Obóz istniał tu jeszcze przez jakiś czas, ale „pensjonariuszami” byli już więźni do niewoli Niemcy.

Po wojnie Ruda Pabianicka wróciła jeszcze na rok do statusu samodzielnego miasta, aby w 1946 roku już ostatecznie zostać włączona w granice Łodzi. Weszła w skład dzielnicy Południe, a w latach pięćdziesiątych wraz z Rokiciem, Chojnami i Dąbrową utworzyła dzielnicę Łódź-Górna.

Ten powojenny okres był bardzo złym okresem dla Rudy. Partyjni decydenci zapomnieli o niej, przez całe dziesięciolecie nie inwestowano, zabytkowe budynki niszczały, użytkowane w sposób rabunkowy, zasiedlane nierzadko patologicznymi rodzinami... Wyścigowy tor zarósł chaszczami. Na sieć wodociagową i gazową czekano do końca XX wieku – kanalizacji doczekano dopiero w XXI. Należycie wykorzystywano tylko walory rekreacyjne Stawów Stefańskiego – choć i to do czasu. Wody rzeki Ner i kąpieliska zaczęły być, raz po raz, zanieczyszczane ściekami ze Rzgowa i Gadki.

Ale może właśnie dzięki tym zaniedbaniam ze strony władz Łodzi, Ruda Pabianicka uchowała się w swoim unikalnym kształcie, specyficznej atmosferze i nostalgicznym charakterze. Dużo tu jeszcze pamiątek z przeszłości... I, co chyba najważniejsze, znaleźli się pasjonaci, którzy o nie dbają. Odrestaurowano okazały pałac Horaka, na ukończeniu jest odbudowa willi „Klara” – perełki architektury secesyjnej, po fabrykancie Juliuszu Kindermanie, pałacyk Habiga nad Nerem jest odbudowywany przez nowego właściciela. Uratowano jedną z najpiękniejszych drewnianych willi Rudy, choć przeniesiono ją do łódzkiego skansenu na Piotrkowskiej – przy „Białej Fabryce” Ludwika Geyera. Przybywa nowych inwestorów, którzy budują ładne domy – chcą tu żyć i pracować. Słowem – Ruda znów pięknieje!

A rudzkie pojazdy mechaniczne? Tytułowe rudzkie motocykle? Przed wojną motocykli było więcej niż aut. Samochody mieli tylko nieliczni – fabrykanci, lekarze, kupcy... Citroenami jeździł Adolf Horak – posiadający w Rudzie dużą fabrykę włókienniczą. Jego zięć, dr Paweł Speidel – ordynator jednego z łódzkich szpitali – dojeżdżał z Rudy do pracy luksusowym Wandererem. Arnold Baier, właściciel rudzkiej fabryki tektury, jeździł Brennaborem z nadwoziem torpeda. Mojego Ojca i jego kolegów na polowania za Pabianice woził taksówkarz z Rudy – p. Szymankiewicz (chyba Oldsmobilem)...



Rudzki fabrykant – Arnold Baier z rodziną i swoim autem. (foto cytowane z książki „Ruda Pabianicka – echa przeszłości”)



Rudzcy myśliwi (Hieronim Czech drugi z lewej) i rudzki taksówkarz p. Szymankiewicz.

Nr. 10. Październik 1938. **M O T O** 417

Motocykliści polscy odznaczeni krzyżami zasługi za działalność na polu rozwoju polskiego sportu motocyklowego

**JERZY MIELOCH**

S. M. W. K. S. „Legia” w W-wie
czołowy, brawurowy jeździec Polski
reprezentant barw polskich zagranicą.

**LEOPOLD RODE**

Prezes Łódzkiego Klubu „Union Touring” znany zasłużony działacz „motorowy” na terenie Łodzi, wieloletni przewodniczący Walnych Zebrań P. Z. M.

**BOLESŁAW MEYSSNER**

Prezes Sekcji Motocyklowej K. S. Gędania, zasłużony propagator polskiego motocyklizmu na terenie w. m. Gdańska.

Na wniosek Zarządu Polskiego Związku Motocyklowego, Prezydium Rady Ministrów, uznając zasługi przedstawionych działaczy motocyklowych, odznaczyło pp. Rodego Leopolda — srebrnym krzyżem zasługi, Meyssnera Bolesława — srebrnym krzyżem zasługi, Mielocha Jerzego — brązowym krzyżem zasługi.

W dniu 25.IX-38 r., w czasie uroczystości rozdania nagród zwycięzcom wyścigu motocyklowego o „Grand Prix” Polski, Gen. Bryg. Dr Stanisław Rouppert Prezes Honorowy P. Z. M., dokonał uroczystej dekoracji odznaczonych.

Motocykle po cenie ulgowej dla członków klubów zrzeszonych w P. Z. M.

Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego przypomina, że dzięki staraniom płk. Wyrwińskiego wiceprezesa Zarządu P. Z. M. Pan II wiceminister Spraw Wojskowych zezwolił na sprzedaż 10 (dziesięciu) motocykli „Sokół 600” po cenie ulgowej ($1.500 + 100 = 1600$ złotych) dla oficerów rezerwy członków klubów motocyklowych zrzeszonych w P. Z. M. Termin nadsyłania zgłoszeń został przedłużony do dnia 31 października r.b. Zgłoszenia jak w poprzednim komunikacie. W wyjątkowych wypadkach mogą otrzymać zezwolenie podoficerowie rezerwy — zasłużeni motocykliści, — sportowcy.

Jednocześnie wyjaśniamy, że odstąpienie 10-ciu motocykli po cenie ulgowej nie oznacza obniżenia ceny na wszystkie motocykle „Sokół 600”. Różnicę w cenie pokrywa M. S. Wojskowych. Jest to subsydium dla polskiego sportu motocyklowego ze strony wojska.

Zarząd P. Z. M-u.

Moja Mama, za panieńskich czasów jeszcze, ujeżdżała polską setkę Łucznik. Natomiast Ojciec, od koni mechanicznych wołał konie z krwi i kości. Ale wspominał, że nowiutką, piękną DKW 200 przed samą wojną kupił jego gimnazjalny kolega – też rudzianin, pan Pastwiński. Oczywiście, we wrześniu '39 motorek zabrali Niemcy. Pan Zygmunt Kołakowski, inż. chemik (i por. rezerwy zamordowany w Starobiel-sku) jeździł pięknym zaprzęgiem AJS 1000 (patrz artykuł na str. 14). W rodzinnym albumie kol. Stanisława Pastuszczaka z Klubu Sympatyków Rudy Pabianickiej zachowało się zdjęcie jego dziadka na Harleyu JDH, nad znanym rudzkim stawem Piecha. Było kilka motocykli BSA (m.in. panowie Kazimierz Kustrzyński i Jan Ry-



bowski), Na polskich Sokołach często przejeżdżali przez Rudę piloci wojskowi w drodze na Lublinek. Mieszkało i jeździło po Rudzie kilkunastu motocyklistów (przeważnie mniejszości niemieckiej) zrzeszonych w sekcji motocyklowej Stowarzyszenia Sportowego „Union” a później KS „Union-Touring”. Prezes tego klubu p. Leopold Rode często bywał w Rudzie Pabianickiej u przyjaciół – państwa Goldamerów. Nie brakowało też w Rudzie dobrych zawodników w sporcie motocyklowym, takich np. jak p. Henryk Broniatowski – zawodnik Pabianickiego Towarzystwa Cyklistów, czy p. Wiesław Grabowski z SS „Union”.

Okres powojenny sypnął motocyklami – głównie niemieckimi. W moich zbiorach posiadam szereg zdjęć mojego stryja Izydora Czecha z udziału w rozlicznych



zawodach motocyklowych. Mój Tato miał wówczas NSU 200, na którym, jako 2- czy 3-latek, nie dałem się podobno posadzić, dając przy każdej takiej próbie przeraźliwy koncert protest-songów...



Do znanych w Rudzie motocyklistów należał pan dr Czesław Szymaniak, specjalista pulmonolog, sąsiad i lekarz mojej rodziny. Jego pierwszym po wojnie motocyklem była DKW NZ-250, którą jeszcze osobiście pamiętam, a którego zdjęcia użyczyła jego wnuczka.

Pan Jan Próchnicki, zasłużony rudzki tram-

wajarz i harcmistrz ujeżdżał w latach 50-tych najpierw DKW BM 200 a później jakieś 2-suwowe Ardie. Jego córka i zięć użytkowali BMW R-75. Pan Stefan Okruszek miał wówczas do wożenia żonę i trójkę dzieci – robił to ładnie utrzymaną BMW R-12. Zresztą „Sahar” i R12-ek było w Rudzie „na pęczki”. A potem po Rudzie





*Rudzianie na gościnnych występach (w Warszawie?).
Przy DKW NZ-350 – Izidor Czech, przy Victorii KR-35 – p. Marian Biernacki.*

W początkach lat siedemdziesiątych kiedy zaczynałem jeździć swoimi weteranami – najpierw BSA 500 Sloper z 1930 roku, a później wojennym Harleyem-Davidsonem WLA, w Rudzie



*Motocyklowa zmiana pokoleń.
Peugeot p. Stefana Kołakowskiego.*

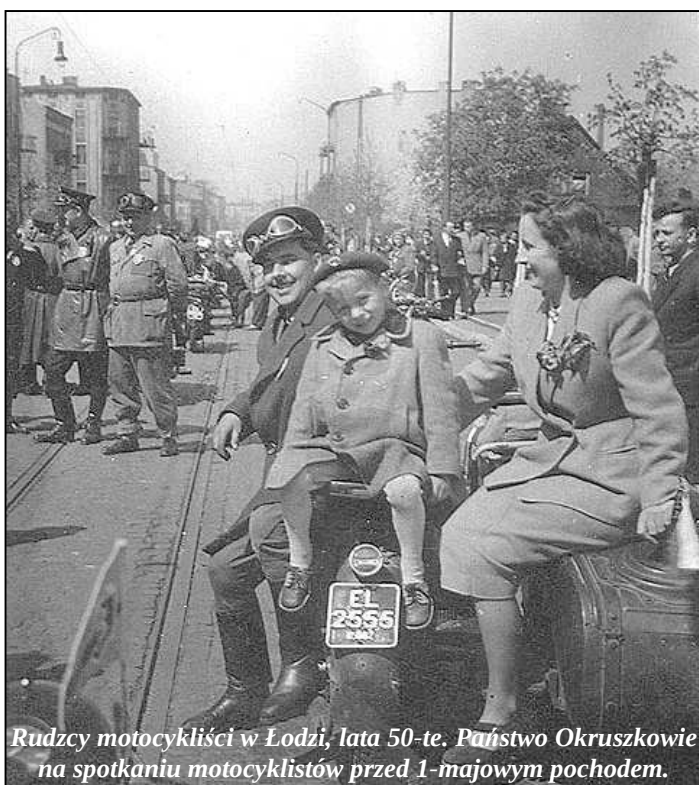
śmigały polskie: WFM-ki (m. in. mój Tato) i Junaki. Mój stryj i ojciec chrzestny Florian Czech zjechał Junakiem (przejsiówką) całą Polskę – wzdłuż i wszerz.



*Ojciec chrzestny i stryj autora
– Florian Czech i jego Junak.*

W mojej pamięci nastolatka zapisały się zbiórki motocyklistów w każdy pogodny, letni, niedzielny poranek przed bramą sąsiada – pana Tadeusza Góreckiego (najpierw BMW R-35 a później długo WFM). Przyjeżdżali z wędkami i jechali razem gdzieś na ryby: p. Bator (DKW NZ-250), p. Żukowski (WFM), p. Berkus (IŻ-49) i p. Biernacki (już nie pamiętam na czym).

Pan Marian Biernacki nie tylko jeździł motocyklami, ale też je remontował. Jego znakomicie wyposażony warsztat specjalizował się w regeneracji wałów i szlifach cylindrów niemieckich i radzieckich bokserów. W Rudzie mieliśmy też super-speca od odlewania tłoków p. Szefera, oraz zakład dorabiający pierścienie tłokowe. Wspomniany już pan Pastwiński w swoim warsztacie rowerowym centrował też koła motocyklowe. Na końcu ulicy St. Dubois, przy samym lotnisku, Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne wykonywały remonty generalne wojskowych „Emek” i „Kasiek”.



Rudzcy motocykliści w Łodzi, lata 50-te. Państwo Okruszkowie na spotkaniu motocyklistów przed 1-majowym pochodem.



Pan Jan Próchnicki na ... stacji Łódź-Kaliska po powrocie z harcerskiego obozu w Łebie w 1956 r.



Kolejne pokolenie rudzkich motocyklistów – Kajetan Czech, (syn Izydora) – stryjeczny brat autora.

działały warsztaty: pana Biermackiego na Pabianickiej 177 (wcześniej na Zjednoczenia 1 – po przedwojennym moto-serwisie braci Sauter), pana Błaszczaka na Pabianickiej 230, pana Mizerskiego na Pabianickiej 178, pana Niewczas na Dubois 76, i kilka innych. Na „fuchę” można było coś dorobić na Lublinku (w WZMocie lub WZL-u), pochromować (w WZL-u), zdobyć dobry angielski łańcuch w jednym z kilku rudzkich zakładów włókienniczych...

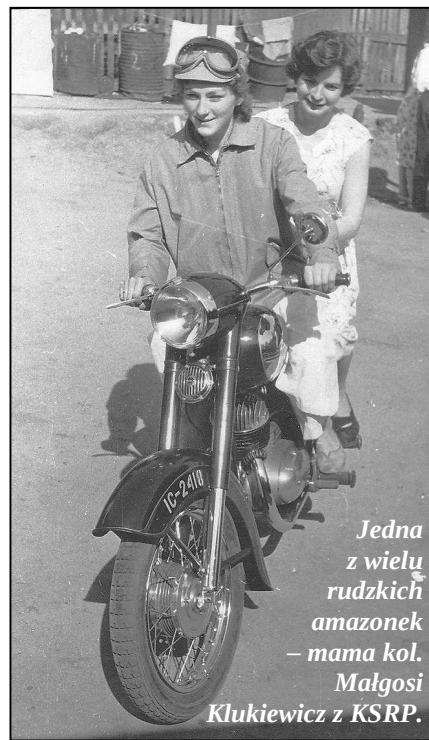
Wreszcie – w Rudzie Pabianickiej mieszkało sporo moich kolegów motocyklistów a na ulicy Dorszowej nasz Klub Motocykli Weteranów „Number One Club”, miał swoją siedzibę przez wiele lat.

Także tu właśnie, w Rudzie Pabianickiej, od 27 lat pracuje redakcja biuletynu „Motocykl - Moje Hobby” a od roku – Stowarzyszenie o tej samej nazwie. W Rudzie Pabianickiej wciąż jeszcze kochają motocykle.



Trzon naszej redakcji to też rudzianie: Krysia Juśis i Piotr „Besa” Czech

Z okazji przypadającej właśnie 90-tej rocznicy nadania Rudzie Pabianickiej praw miejskich, chcemy Wam pokazać tę miejscowość. Zapraszamy Was we wrześniowy weekend 27-29. 09. 2013 do przejechania się z nami po Rudzie. Ma to być niedługi rajd turystyczny w stylu naszego, znanego wszystkim „Rajdu Hubal”, podczas którego chcemy Wam pokazać m.in.: starą Rudę willową, po-



Jedna z wielu rudzkich amazonek – mama kol. Malgosi Klukiewicz z KS RP.



Siedziba „Number One Clubu” na Dorszowej. Wizyta Prezydenta FEMA – Simona Milwarda.

fabrykanckie pałace i wille, miejsce po rudzkim hipodromie, kilka ładnych, starych kapliczek, pozostałości po obozie jenieckim, podrudzki cmentarz z Wielkiej Bitwy Łódzkiej w 1914 roku ... Będziemy też gośćmi ośrodka żeglarskiego na słynnych Stawach Stefańskiego – w „mateczniku” Rudy, gdzie był folwark i cukrownia Geyera. Na następnej stronie i w internecie (www.prm.riders.pl) znajdziecie więcej szczegółów o imprezie. ZAPRASZAM!

Piotr „Besa” Czech

Ilustracje ze zbiorów członków Klubu Sympatyków Rudy Pabianickiej – <http://rudapabianicka.com.pl/index.html>, cytowane z książki p. Anety Stawiszyńskiej „Ruda Pabianicka – echa przeszłości” oraz archiwum redakcji MMH.