WŁADYSŁAW PIETRZAK

Życie i działalność

w pierwszą rocznicę śmierci,
zasłużonemu dla Polski i sportu żużlowego - autorzy

SPIS TREŚCI

1. Tytułem wstępu…. **3**
2. W drodze ku reaktywacji! **6**
3. Władysław Pietrzak - życiorys **7**
4. Z kolekcji Władysława Pietrzaka **12**
5. Historia żużla w Warszawie **16**
6. WTS Warszawa kontynuatorem żużlowych tradycji **23**
7. Rok 2009 bogaty w projekty **26**
8. Wspomnienie **29**

Autorzy tekstów:
Wojciech Jankowski, Teresa Juraszek, Paweł Palka,
Andrzej Skolimowski, Rafał Wesołowski

Zdjęcia:
Paweł Palka, archiwum

Zebrał i opracował:
Paweł Palka

Warszawa, marzec 2009 r.

TYTUŁEM WSTĘPU…

Andrzej Witkowski
Prezes Polskiego Związku Motorowego

Władysława Pietrzaka poznałem w 1979 r. w Polskim Związku Motorowym. Był wtedy dyrektorem Biura Sportu ZG PZM. Mnie, wówczas trzydziestolatkowi, powierzono funkcję społecznego wiceprezesa Związku do spraw wychowawczych. On miał lat 60 – był w wieku mojego Ojca – i nie dziwiłbym się, gdyby potraktował mnie i moje zadania w PZM z dystansem czy nawet z dozą sceptycyzmu. Przyjął mnie jednak z otwartymi ramionami.

Sam jako młody człowiek – jeszcze przed wojną – związał się ze sportem motocyklowym. W PZM działał „od zawsze”, ciągle nie brakowało mu entuzjazmu i sił do pełnienia swoich zawodowych i społecznych funkcji, dostrzegał jednak konieczność przypływu do Związku nowych, młodych działaczy. Chciał i potrafił dzielić się swoją wiedzą, doświadczeniem, kontaktami. Szybko nasze relacje stały się bliskie i koleżeńskie.

Władek – tak wkrótce mogłem się do Niego zwracać – miał wyjątkową osobowość. Ukończył studia inżynierskie, a z czasem stał się wybitnym specjalistą od regulaminów sportów motorowych. FIM powierzył Mu – jako uznanemu na świecie autorytetowi w tej dziedzinie - ujednolicenie międzynarodowego regulaminu w sporcie żużlowym.

Dynamiczny i ciekawy wszystkiego. W czasach sprzed ery telefonów komórkowych wiecznie „wisiał na telefonie”, składał bądź wysłuchiwał najświeższych relacji, dowiadywał się o wyniki, przekazywał je do agencji prasowych. Komputer, Internet i telefon komórkowy zachwyciły Go, bardzo szybko zaczął posługiwać się

tymi nowoczesnymi środkami przekazu. Od wczesnych lat przez całe życie dużo i ciekawie pisał o sportach motorowych do wielu popularnych i specjalistycznych czasopism. Współpracował z radiem i telewizją jako znany komentator ważnych wydarzeń żużlowych.

Nie miał najmniejszych zahamowań w relacjach społecznych, porozumiewał się w kilku europejskich językach i wiedział, że osobiste, przyjacielskie stosunki w kontaktach międzynarodowych mogą potem przynieść sukcesy w wyborach w FIM i FIA. Z pożytkiem dla Polski i PZM. Uczył młodszych działaczy, że podczas zawodów sportowych i kongresów reprezentujemy nasz kraj. To było dla niego bardzo ważne.

W 1973 roku został przewodniczącym (prezydentem) nowej utworzonej w FIM Komisji Wyścigów Torowych (CCP). Pełnił swoją funkcję do 1982 r. Głęboko przeżył odebranie mu w 1982 r. paszportu w związku z Jego zaangażowaniem się w działalność „Solidarności". Spowodowało to odsunięcie Go od kontaktów międzynarodowych.

Kiedy włączyłem Go do delegacji PZM na kongres FIM w Budapeszcie w 1990 r. witany był tam z szacunkiem i radością. Został potem honorowym członkiem FIM i Honorowym Prezydentem „swojej" komisji CCP. Do dnia dzisiejszego starzy kongresowicze FIM z wielkim sentymentem wspominają szarmanckiego Władka Pietrzaka i jego żonę Adę.

Miał duszę humanisty i romantyka. Barwnie i ciekawie opowiadał i o swoich latach młodzieńczych w przedwojennej Warszawie i o przeżyciach uczestnika Powstania Warszawskiego i o odbywanych po roku 1955 podróżach zagranicznych związanych z kongresami Międzynarodowej Federacji Motocyklowej czy też imprezami sportowymi. Znał i przyjaźnił się z wielką rzeszą działaczy sportów motorowych. To On przybliżył mi postacie prof. Edwarda Lotha, Bogdana Matuszaka, Lecha Barana, Zbigniewa Flasińskiego, któ-

rych nie miałem okazji już bliżej poznać, a którzy i w polskich i w międzynarodowych kronikach sportów motocyklowych zajmują poczesne miejsca związane ze swoją zaangażowaną działalnością w tej dziedzinie.

Wspominam Władysława Pietrzaka z wdzięcznością za całą Jego działalność związaną ze sportami motorowymi i z Polskim Związkiem Motorowym. Z sentymentem sięgam do jego opracowań związanych z historią PZM i tekstów publikowanych przez Władka w „Tygodniku Żużlowym”. Jeden z ostatnich działaczy PZM co tak pięknie „poloneza wodził”.

Warszawa, 10 marca 2009 r.

Logotypy Polskiego Związku Motorowego.
Po lewej przedwojenny, obok obecnie obowiązujący.

W DRODZE KU REAKTYWACJI!

Andrzej Skolimowski
Prezes Warszawskiego Towarzystwa Speedwaya

Szanowni Państwo,

Niniejsza publikacja została wydana z okazji wystawy poświęconej działalności Władysława Pietrzaka. Poprzez organizację wystawy oraz publikację Warszawskie Towarzystwo Speedwaya chce upamiętnić pierwszą rocznicę śmierci zasłużonego działacza polskiego i światowego sportu motocyklowego, związanego z Warszawą.

Celem wystawy i publikacji jest przybliżenie tej znakomitej postaci stanowiącej inspirację dla naszych działań w reaktywowaniu sportu żużlowego w Warszawie. Na wystawie zostały zgromadzone dokumenty i pamiątki po Władysławie Pietrzaku. Pochodzą one z różnych okresów działalności i świadczą o Jego ogromnym zaangażowaniu i zasługach dla sportu motocyklowego. Nie sposób też pominąć wątku patriotycznego w Jego życiu, kiedy to jako żołnierz AK w oddziałach Kedywu uczestniczył w Powstaniu Warszawskim.

Publikacja przybliża również historię warszawskiego żużla, którego częścią był Władysław Pietrzak. Chcemy również nakreślić Państwu aktualną sytuację Warszawskiego Towarzystwa Speedwaya oraz nasze plany związane z reaktywacją żużla w stolicy.

Mam nadzieję, że niniejsza publikacja i wystawa spotka się z zainteresowaniem środowiska, dostarczy informacji o wieloletnim i zasłużonym działaczu PZM oraz zaprezentuje tradycje i perspektywy speedwaya w Warszawie.

WŁADYSŁAW PIETRZAK - ŻYCIORYS

Paweł Palka

Władysław Pietrzak urodził się w 1919 roku w rodzinie o głębokich, polskich korzeniach. Ojciec był ogrodnikiem, a matka nauczała religii w szkole. Już od najmłodszych lat fascynował go sport. Swe szerokie zainteresowania realizował przede wszystkim w lekkoatletyce. Był zagorzałym fanem polskich olimpijczyków, na czele z Januszem Kusocińskim. Sam także uprawiał lekkoatletykę w konkurencji biegów. Po przygodzie z tym sportem przyszedł czas na inne: tenis, hokej, szachy, lotnictwo… Nie sposób wymienić wszystkich zainteresowań Pana Władysława, jednak jedno z nich urzekło go najbardziej… motocykle.

Wspólnie z przyjacielem, Krzysztofem Brunem, śledzili najnowsze doniesienia ze świata motocykli, a gdy Krzysztof stał się posiadaczem nowoczesnego Nortona, na którego nie każdy mógł sobie wtedy pozwolić, z zamiłowaniem zajmowali się pracą przy sprzęcie. Po ukończeniu szkoły, Władysław zdał egzaminy na Politechnikę Warszawską. Czas studiów wspominał jako najlepszy czas w swoim życiu. W tym okresie wstąpił do sekcji samochodowej koła mechaników przy Politechnice, a także do Polskiego Klubu Motocyklistów i Polskiego Związku Motocyklowego. Wtedy też za-

debiutował jako działacz sportowy i dziennikarz w gazecie „Sport Szkolny” i „Start”. Wybuch wojny przerwał beztroskie życie, rozpoczynając jego nowy rozdział.

Podczas okupacji, wstąpił do Armii Krajowej. Pod pseudonimem „Prus” walczył jako żołnierz konspiracji niepodległościowej w oddziałach Kedywu, VII obwodzie „Obroża” AK. Uczestniczył również w Powstaniu Warszawskim. Za bohaterską postawę został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski - jednym z najwyższych, ówczesnych odznaczeń państwowych, Krzyżem Armii Krajowej, Warszawskim Krzyżem Powstańczym, Krzyżem Partyzanckim i wieloma innymi krzyżami i medalami.

Pełniąc honorowy kapitana sportowego.

Po wojnie osiedlił się wraz z małżonką w Bytomiu, gdzie pracował jako dziennikarz i działacz sportowy. W latach 1950-1952 był przewodniczącym sekcji motocyklowej Polonii Bytom. Przyczynił się do reaktywacji Śląsko-Dąbrowskiego okręgu PZM, stając się jego kapitanem sportowym. Przeniósł się następnie do Warszawy, aby kontynuować pracę w Polskim Związku Motorowym, którego członkiem był od 1937 roku. Począwszy od 1956 roku działał w zarządzie PZM, w latach 1966-1970 był wiceprezesem, a między 1977 a 1983 rokiem pełnił funkcję zastępcy sekretarza generalnego. W tym czasie organizował wiele imprez żużlowych i motocyklowych. Stał na czele wielu komitetów powoływanych na różne zawody. Był współtwórcą regulaminów sportu żużlowego w Polsce, pomagał też w tworzeniu wielu innych spe-

cjalistycznych opracowań w sporcie żużlowym, np. metodyki szkolenia czy też budowy torów żużlowych. Jako aktywny sędzia, stał za pulpitem w wielu ważnych imprezach rangi Mistrzostw Świata, Indywidualnych Mistrzostw Polski i innych ważnych zawodów. Prowadził seminaria i szkolenia dla sędziów, dzieląc się swoją ogromną wiedzą i doświadczeniem.

Aktywnie działał w Międzynarodowej Federacji Motocyklowej (FIM). Dzięki znajomości wielu języków, stał się reprezentantem Polski na światowych kongresach FIM. Od 1956 roku był członkiem Podkomisji Wyścigów Torowych, później stał się jej przewodniczącym. W 1973 roku, po utworzeniu samodzielnej Komisji Wyścigów Torowych (CCP) był jej prezydentem aż do 1982 roku. W Stanie Wojennym, w niewyjaśnionych bliżej okolicznościach za działalność solidarnościową, został pozbawiony paszportu, co nie pozwoliło mu wyjechać na światowy kongres FIM. Odsunięty od międzynarodowego żużla działał w Polsce. Dopiero po zmianie ustroju w państwie, w 1989 roku mógł wyjechać za granicę. Był członkiem Międzynarodowej Komisji Turystyki Motorowej FIM od 1959 do 1973 roku, a także od 1983 roku członkiem międzynarodowego komitetu Fair Play przy UNESCO. Pracował przy ujednoliceniu międzynarodowych regulaminów i działał na rzecz rozwoju żużla i innych dyscyplin sportów motorowych. Mianowany Honorowym Członkiem FIM, Honorowym Prezydentem CCP, a także Honorowym Członkiem PZM, w którego zarządzie pracował do 1987 roku; natomiast w Głównej Komisji Sportu Żużlowego do 1989 roku. W 1983 roku odznaczono go srebrną odznaką FIM za zasługi dla rozwoju motocyklizmu.

Innym zamiłowaniem Pana Władysława była praca dziennikarska. Na początku swojej kariery związał się z katowickim „Sportem”, jednym z przodowników w tej dziedzinie publicystyki. Pisał także w „Motoryzacji”, „Sport i Wczasy”, „Za kierownicą”, „Auto, Moto, Sport”. Jest autorem wielu felietonów, artykułów, notatek i statystyk. Z chwilą, gdy tygodnik „Motor” stał się oficjalnym organem prasowym PZM, pojawiały się w nim artykuły autorstwa

Władysława Pietrzaka. Był on także współpracownikiem Polskiego Radia, a w latach 1962-1974 współtworzył „Magazyn Postępu Technicznego” w ośrodku telewizyjnym w Katowicach. Laureat zespołowej nagrody „Złoty Ekran” w 1964 roku. Od 1990 roku współpracował też z „Tygodnikiem Żużlowym”, „Żużlowcem”, „Ligą Żużlową”, „Półką Kibica Żużlowego”, „Miesięcznikiem Żużlowym” i „Światem Żużla”.

Ceniony za swoją fachową, wręcz encyklopedyczną wiedzę, współtworzył wiele programów związanych z historią żużla. Lubił góry i książki. Czytał ich bardzo wiele. Często cytował zapamiętane fragmenty i opowiadał żartobliwe anegdoty. Był duszą towarzystwa, łatwo nawiązywał kontakt z ludźmi, przyciągając ich do siebie. Swe ostatnie lata spędził samotnie, początkowo w domu starców, później we własnym mieszkaniu, a ostatnio w szpitalu z powodu choroby, która nękała go od dłuższego czasu. Prywatnie poznałem Pana Władka kilka lat temu i towarzyszyłem mu w tych trudnych chwilach. Lubił, gdy ktoś go odwiedzał, gdy mógł dzielić się wspomnieniami, gdy mógł z kimś porozmawiać. Szybko zrywał bariery komunikacyjne, nawet z osobami młodszymi o kilkadziesiąt lat, nakazując mówić do siebie „Panie Władku”.

Zmarł po długiej chorobie w dniu 27.03.2008 w wieku 88 lat. W ostatniej drodze towarzyszyliśmy mu wraz z nieliczną, daleką rodziną, przyjaciółmi, osobami związanymi ze środowiskiem żużlowym, a także przedstawicielami PZM i FIM. W pogrzebie brał udział poczet sztandarowy Polskiego Związku Motorowego, a także kompania honorowa Wojska Polskiego żegnająca swego brata, towarzysza, powstańca. Wystrzały salw przeszyły powietrze, po czym ciszę i niepowtarzalny klimat zadumy warszawskich Powązek powtórnie wzburzył głośny ryk motocykla żużlowego. W ten sposób żużlowy świat żegna osoby związane ze swym środowiskiem.

Panie Władku, spoczywaj w pokoju.

Z KOLEKCJI WŁADYSŁAWA PIETRZAKA

Paweł Palka

Pewien czas temu napisał do mnie Wojciech Jankowski - członek WTS Warszawa z propozycją zorganizowania wystawy z okazji I rocznicy śmierci Władysława Pietrzaka. Pomysł ten przyjęliśmy z entuzjazmem, zaglądając do szafy pełnej pamiątek.

Z Władysławem Pietrzakiem znałem się dość długo. Wiedział, że kolekcjonuję pamiątki sportu żużlowego i chętnie mi je przekazywał, mówiąc, że nie będzie miał już z nich żadnego pożytku. Uzbierało się tego trochę, dzięki czemu możemy się dziś spotkać i obejrzeć najciekawsze z nich.

Lata młodzieńcze

Stary, pożółkły papier, składany i nieco zniszczony. Na nim widnieje kaligraficzne pismo z nieczytelnym podpisem urzędnika i stemplowanymi znaczkami z okresu drugiej Rzeczpospolitej. Akt urodzenia Władysława Pietrzaka to bez wątpienia najstarszy dokument związany z jego osobą. Rozpoczyna się tajemniczo brzmiącymi słowami: „Działo się w Warszawie w kancelarii parafii Św. Michała, dnia dwudziestego czerwca, tysiąc dziewięćset dwudziestego roku o godzinie piątej po południu.”

Równie ciekawym eksponatem jest legitymacja Polskiego Klubu Motocyklowego, którego był członkiem. Brak na niej zdjęcia, które doświadczył ząb czasu. W zbiorach znajdują się też dokumenty z pieczęciami PKM, wydane przed wojną.

II Wojna Światowa

Czas okupacji to działalność narodowo-wyzwoleńcza. Z tymi latami powiązana jest większość medali. Za działania niepodległościowe i udział w Powstaniu Warszawskim, Wł. Pietrzak otrzymał

wiele orderów i odznaczeń, zarówno od komunistycznej Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej, jak i od AK na emigracji w Londynie. Wyjazdy na Wembley były dobrą okazją do odbioru orderów w tajemnicy przed władzami PRL.

Na wystawie zobaczyć można min: Medal Walecznych, Krzyż Partyzancki, Krzyż AK i Warszawski Krzyż Powstańczy.

Prezentujemy również oryginalną opaskę powstańczą.

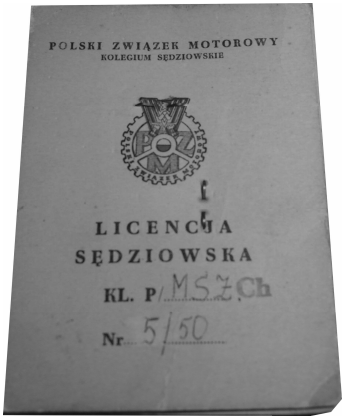
Sport motorowy

Interesował go od lat młodzieńczych, jednak dopiero po wojnie dane mu było zająć się nim „na poważnie”. Na pierwszych żużlowych zawodach w Hajdukach Wielkich był… spikerem.

Organizował wiele imprez motocyklowych. Szczególnie cenił Sześciodniówkę i Rajdy Tatrzańskie. Był też współorganizatorem Międzynarodowego Maratonu Motocyklowego. Pamiątkowy odlew w nagrodę za współpracę znajduje się na wystawie. Pochodzi on z 1948 roku.

Jako kapitan sportowy godnie reprezentował polskie reprezentacje na zawodach zagranicznych. Dokument potwierdzający odbycie kursu kapitanów sportowych jest przez nas prezentowany. Warto zatrzymać się przy nim na moment. Widnieje na nim podpis ów-

czesnego prezesa PZM - Józefa Dochy. To ważna postać znana doskonale wszystkim sympatykom żużla.



Licencja sędziowska

Praca w roli sędziego żużlowego to jedna z najważniejszych pełnionych funkcji. Zapisał się w historii, sędziując wiele imprez międzynarodowych i krajowych, wśród których były finały IMP, finały kontynentalne i Mistrzostw Świata. W pamięci pozostanie szczególnie ważny finał DMŚ z 1961 roku. Ciemności nad stadionem olimpijskim we Wrocławiu rozjaśniły reflektory samochodów, a Polska zdobyła w dramatycznych okolicznościach tytuł mistrzowski.

Programy z tych imprez, kolekcjonowane przez lata, znajdują się w ekspozycji. Na szczególną uwagę zasługuje Karta Ewidencji Sędziego i Licencja sędziowska wydana przez PZM.

Władysław Pietrzak był także delegatem FIM na wiele ważnych zawodów. Do obejrzenia jest jego licencja z FIM-u i ciekawa patera, na której wygrawerowano: *Word Speedway Championship Final, Wembley Stadium, 2.9.78, Winner Ole Olsen, FIM delegate Mr. W. Pietrzak, Attendance 93.000.*

Praca w PZM

Członkowstwo w Polskim Związku Motocyklowym rozpoczął jeszcze przed wojną. Po czasach okupacji reaktywowano działalność PZM. Z tego okresu pochodzą legitymacje członkowskie udostępnione do oglądania.

Legitymacje PZM z lat 40 - stych

Po pozbawieniu go paszportu, trudne lata osiemdziesiąte spędził w Polsce, pracując w PZM i GKSŻ. Wniósł wiele w działalność związku i rozwój sportu żużlowego. Otrzymał odznakę zasłużonego działacza. Na naszej wystawie zobaczyć też można projekty ze stadionów żużlowych (Leszno) autorstwa Władysława Pietrzaka.

Praca dziennikarska

Nieoceniona jest wiedza, którą przelał na papier, dając pole do działania historykom i pasjonatom historii żużla. Pisał niemalże „od zawsze”. Już w latach czterdziestych był referentem prasowym PZM okr. śląsko-dąbrowskiego. Na naszej wystawie prezentowane są fragmenty artykułów z różnych pism, z którymi współpracował, książki oraz mało znana publikacja „Z motorem na ty”.

HISTORIA ŻUŻLA W WARSZAWIE

Rafał Wesołowski

Któż może lepiej opowiedzieć o historii speedwaya w Warszawie niż sam Władysław Pietrzak…

W roku 1903 nie istniała jeszcze Federation Internationale des Clubs Motocyclistes - FICM (dziś FIM), ale w Warszawie było już trzydzieści motocykli. Pierwsze pojawiły się już w końcu XIX stulecia! Sześciu pionierów warszawskiego motocyklizmu za radą redaktora Wacława Ormowskiego z warszawskiego „Sportu" wstąpiło do Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów. WTC było wówczas właścicielem ziemnego (betonem pokryto go dopiero w roku 1921) toru kolarskiego na Dynasach (ul. Oboźna 3). Uważano go za jeden z najpiękniejszych torów w Europie. Mając tor i motocyklistów, WTC mogło pomyśleć o wyścigach cyklistów za motocyklami. W dniu 4 czerwca 1903 odbyły się pierwsze takie wyścigi. Skoro powiedziało się „A", trzeba było powiedzieć „B", więc jeszcze w tym samym miesiącu, podczas wielkiej Wystawy Sportowej przeprowadzono na Dynasach pierwszy wyścig motocyklowy, na dystansie 25 wiorst (26,67 km, czyli 70 okrążeń toru). Znane jest nazwisko zwycięzcy tego wyścigu, który zapoczątkował sport motocyklowy i w ogólności sporty motorowe w Polsce. Był nim 30-letni Julian Osiński z WTC. Dzień 2 sierpnia 1903 r. zapisał kolejną kartę w historii polskiego motocyklizmu. Tego dnia Julian Osiński odniósł kolejny sukces na motocyklu, zwyciężając w pierwszym w Polsce motocyklowym wyścigu szosowym, zorganizowanym przez WTC z inicjatywy red. Wacława Orłowskiego, dobrego ducha warszawskiego motocyklizmu.

Początki polskiego motocyklizmu

Warto przenieść się na chwilę w tamte pionierskie lata „czarnego sportu" i odkurzyć nieco faktów z rozwoju tej dyscypliny w stolicy. Jej korzenie sięgają tu jeszcze lat międzywojennych. W jednym

z numerów tygodnika ilustrowanego „Raz – Dwa – Trzy” z roku 1931 znajdujemy artykuł poświęcony nowej dziedzinie sportowej rywalizacji: *W Polsce wyścigi „dirt-trackowe” są nowością. W roku bieżącym widzieliśmy je w Mysłowicach, Warszawie, Łodzi, Poznaniu, Grudziądzu i kilku innych miastach z udziałem zawodników krajowych i zagranicznych.*

Zawody na stadionie SKRY w Warszawie – 1954 r.

Warszawianie od pierwszych lat liczyli się na krajowych torach. Podczas rozgrywanego w 1933 roku w Mysłowicach trójmeczu państw słowiańskich Polska – Czechosłowacja – Jugosławia zawodnik Legii Warszawa wygrał finałowy wyścig o nagrodę dirt-track (w dosłownym tłumaczeniu „ziemny tor” – tak brzmiała pierwotna nazwa dzisiejszego speedwaya). Po latach wojennej zawieruchy, gdy tylko umilkł huk dział, rozpoczęto starania, by wskrzesić wyścigi żużlowe. Pierwsze w Polsce zawody rozegrane zostały 29 czerwca 1946 roku w Chorzowie. Najlepszym zawodnikiem okazał się Stanisław Brun reprezentujący barwy PKM Warszawa. Reprezentanci stolicy rozstrzygnęli również na swoją korzyść pierwsze międzymiastowe zawody Warszawa – Poznań – Łódź.. Warszawa była gospodarzem pierwszego po

Alfred Smoczyk – najsłynniejszy zawodnik CWKS Warszawa

wojnie międzypaństwowego spotkania na żużlu. Przeciwnikiem naszej reprezentacji byli Czechosłowacy, będący wówczas uznaną firmą na europejskich torach. Miejscem zawodów był 405 metrowy tor „Budowlanych", będący jeszcze w budowie. Data 16 września 1948 roku zapewne dobrze utkwiła w pamięci tym wszystkim, którym udało się dostać na stadion przy ulicy Wawelskiej. Pierwsze kroki na międzynarodowej arenie okazały się dla Polaków pomyślne. Startując w składzie: Smoczyk, Draga, Jankowski, Kołeczek, Krakowiak, Siekalski, Wąsikowski i Wrocławski postarali się o ogromną sensację, wygrywając z renomowanym rywalem 75:73. Później tor „Budowlanych" jeszcze wielokrotnie był miejscem międzynarodowych zawodów. Gościliśmy w Warszawie reprezentacje Szwecji, Finlandii, Austrii, Holandii oraz ówczesnych profesorów żużla, czyli ligowe zespoły Trzech Koron – Monakerna, Getingarna, Indianerna, Kaparna. Szlagierem był niewątpliwie rozegrany w październiku 1955 roku mecz z angielskim teamem Belle Vue Manchester, w którego szeregach startował świeżo upieczony mistrz świata Peter Craven. Podczas tych zawodów Włodzimierz Szwendrowski dowiódł, że dumni synowie Albionu są do „objechania". W bezpośrednim starciu pokonał „czarodzieja balansu" i to w kilka zaledwie tygodni po zdobyciu przez niego tytułu czempiona. Warszawski obiekt odwiedziło wielu innych

asów żużla jak chociażby: Nilsson, Pajari, Bishop, Kamper, Fundin, Plechanow, Wright, Briggs, Moore, Knutsson.

Warszawska potęga

W pierwszej edycji rozgrywek ligowych, które odbyły się w roku 1948 najlepszym okazał się zespół PKM Warszawa. Rok później na trzeciej pozycji uplasował się Związkowiec Warszawa. Warto podkreślić, iż w pierwszych sezonach walki o drużynowe mistrzostwo Polski uczestniczyło po kilka drużyn warszawskich. Doprawdy nie sposób w publikacji tej pomieścić wszystkie fakty związane z rozwojem sportu żużlowego w Warszawie. Jednak nawet te przytoczone dobitnie świadczą, że dyscyplina ta ma w stolicy bogate tradycje. Głosy domagające się przywrócenia żużla w Warszawie były zatem w pełni uzasadnione. W wywiadzie udzielonym przez niezapomnianego Edwarda Jancarza dla tygodnika „Sportowiec" jeszcze w roku 1975 znalazła się taka interesująca wypowiedź: *„(...) mogę zdradzić moje skryte marzenia. Otóż bardzo bym chciał, aby tor żużlowy i silny klub powstały w (....) Warszawie. Może wtedy sprawy naszego sportu byłyby dyskutowane częściej, a nie tylko jak dotychczas dwa albo trzy razy w roku, przy okazji kolejnych dotkliwych porażek w prestiżowych imprezach. Pewnie również telewizja rzadziej by zapominała podawać w niedzielnym serwisie wyników spotkań ligowych. Na razie, bowiem nikt jakoś nie chce pamiętać, że więcej od żużla zwolenników ma tylko piłka nożna."*

W pierwszych tygodniach 1969 roku kilka dzienników opublikowało krótki, można rzec niepozorny, komunikat: *„GKKFiT podjął decyzję, w wyniku, której urządzenia tartanowe otrzyma warszawski stadion BKS „Skra" przy ul. Wawelskiej. (…)"*. Różnoraki był odbiór tego komunikatu. Jedni z radością przyjęli wieść o powstaniu w Warszawie obiektu lekkoatletycznego o najwyższym – wówczas – światowym standardzie. Natomiast innym, niczym złowieszcza Kasandra, obwieszczał zamknięcie pewnego rozdziału w historii sportu żużlowego nad Wisłą. Chociaż komunikat ani słowem nie wspomniał o likwidacji toru żużlowego, to jednak jego wymowa była jednoznaczna. Zwłaszcza dla tych, którzy lubili za-

siadać w sektorze „A” stadionu przy ulicy Wawelskiej, skąd najlepiej można było obserwować nie tylko emocjonującą walkę na torze, ale również nerwową krzątaninę w parku maszyn, zawodników zjeżdżających z toru po zakończonym wyścigu oraz tych przygotowujących się do startu w następnym.

Żużlowcy na Stadionie Dziesięciolecia!

Tak, to nie pomyłka. Nie do końca prawdą jest, że mieszkańcy stolicy po trzydziestu z górą latach ujrzeli w akcji żużlowców dopiero na torze Gwardii. Mało kto już chyba pamięta, że dokładnie 21 września 1985 roku podczas wielkiej imprezy „Pożegnanie lata z Jarmarkiem” zorganizowanej na Stadionie Dziesięciolecia warszawiacy mieli okazję zapoznać się z zapomnianą już u nich dyscypliną sportu. Głównymi animatorami włączenia speedwaya do programu imprezy byli: Janusz Woźniak (a któżby inny!) oraz redaktor Jerzy Jankiewicz. Bohaterami imprezy byli trzej zawodnicy lubelskiego Motoru: Marek Kępa, Krzysztof Nurzyński, Piotr Mazurek oraz legendarny Szwed, pięciokrotny czempion żużlowego toru Ove Fundin. Ich pokazowe jazdy odbywały się w niecodziennych warunkach. Okazało się, że ceglasta nawierzchnia bieżni doskonale nadaje się do jazdy. Niepowtarzalna była także sceneria „wyścigów”. Rzadko zdarza się, by żużlowcy jeździli w światłach estradowych reflektorów. Na stadionie obecni byli także trzej inni mistrzowie „czarnego sportu”: Włodzimierz Szwendrowski, Jerzy Szczakiel oraz Andrzej Wyglenda. *„Czy chcemy żużel w Warszawie?”* – zapytał wielotysięczną publiczność prowadzący imprezę redaktor Włodzimierz Zientarski – *„Chcemy!”* – zgodnym chórem odpowiedziała widownia. Niestety, na zrealizowanie tej „zachcianki” trzeba było czekać aż osiem lat…

Gwardia

Nieoficjalna inauguracja toru na stadionie przy ulicy Racławickiej miała miejsce 1 lipca 1993 roku. W zawodach o Puchar Głównej Komisji Sportu Żużlowego zmierzyły się zespoły Apator – Elektrim Toruń oraz Sparta – Polsat Wrocław. Chociaż spotkanie miało być próbą generalną „jeszcze ciepłego” obiektu przed uroczystym

powitaniem żużla w Warszawie po powrocie z długiego wygnania, to trzy tysiące widzów było świadkami interesujących wyścigów. Po podliczeniu punktów zdobytych przez zawodników obu zespołów w piętnastu gonitwach okazało się, że więcej mają ich na koncie żużlowcy z Grodu Kopernika. Wynik meczu 49:41 dla Apatora. Dodatkowy wyścig o nagrodę ufundowaną przez Quaker State wygrał Dariusz Śledź i on też musiał zająć się transportem do Wrocławia dwustulitrowej beczki oleju silnikowego.

Niespełna dwa tygodnie później, dokładnie 11 lipca nadeszła godzina „zero", czyli oficjalne otwarcie toru. Okazją ku temu był indywidualny turniej o Puchar Polskiego Związku Motorowego, będący jednym z punktów obchodów 90-lecia sportu motocyklowego w Polsce. Obsada mityngu gwarantowała spore emocje i tak też się stało. Wyścigi z udziałem naszych najlepszych żużlowców z Tomaszem Gollobem na czele oraz Duńczykiem Hansem Nielsenem i Antoninem Kasperem z Czech potrafiły rozgrzać publiczność. Na trybunach zasiadło tym razem prawie sześć tysięcy kibiców. „Dowodzeni" przez Krzysztofa Hołyńskiego, mikrofon nr 1 na żużlowych stadionach, byli bez wątpienia współautorami widowiska. Takiej widowni mogłyby pozazdrościć wszystkie ośrodki w kraju.

Kolejna reaktywacja miała miejsce w przedostatni dzień 1999 r. Władysław Gollob, przy pomocy działaczy z Bydgoszczy zorganizował w stolicy Turniej Sylwestrowy. Mimo przenikliwego mrozu i padającego śniegu, warszawiacy tłumnie stawili się na stadionie. Zachęcony powodzeniem tego przedsięwzięcia „papa Gollob", spełnił marzenia kibiców. Po 40 latach w Warszawie znów pojawiła się ligowa drużyna. Niestety, przygoda z czarnym sportem w stolicy trwała jeszcze krócej niż w latach 50 – tych. Po awansie do I ligi (w sezonie 2002), drużyna nie dokończyła rozgrywek w kolejnym roku. Ostatnie spotkanie na Racławickiej odbyło się 20 lipca 2003 r., a przeciwnikiem Gwardii był Start Gniezno.

Od tego momentu stołeczni kibice często spotykają się i wspólnie oglądają transmisje telewizyjne z zawodów żużlowych. Organizują także wyjazdy na mecze i turnieje w Polsce oraz za granicą. Ciągle żyją nadzieją, że na kolejną reaktywację drużyny ligowej nie będą musieli czekać kolejnych czterdziestu lat.

Na podstawie artykułów Władysława Pietrzaka i Przemysława Bocianowskiego

WTS KONTYNUATOREM TRADYCJI ŻUŻLOWYCH

Andrzej Skolimowski

Powrót Warszawy w latach 90-tych na żużlową mapę Polski oraz awans z II do I ligi dawały nadzieję na trwałe udomowienie speedwaya w stolicy. Niestety, radość była krótka, gdyż w 2003 roku drużyna WKM-u została wycofana z rozgrywek ligowych, a z biegiem lat tor z braku gospodarza ulegał degradacji. Naturalną reakcją grupy kibiców - zapaleńców było podjęcie działań, które w perspektywie doprowadziłyby do reaktywacji speedwaya w Warszawie. Taka jest w skrócie geneza powołania w 2006 roku Warszawskiego Towarzystwa Speedwaya.

Podstawowymi celami statutowymi, jakie postawiło sobie Warszawskie Towarzystwo Speedwaya są:

1. promocja sportu żużlowego na terenie miasta Warszawy,
2. reaktywacja speedwaya w Warszawie,
3. krzewienie kulturalnego dopingu wśród kibiców.

Po ukonstytuowaniu się władz stowarzyszenia przy udziale ekspertów oraz wiceprzewodniczącego GKSŻ, Pana Dariusza Cieślaka dokonana została wnikliwa analiza techniczna toru oraz ocena kosztów rewitalizacji. Uzyskane opinie jednoznacznie wskazywały, że obiekt przy ulicy Racławickiej może spełniać wymogi homologacyjne po wykonaniu niezbędnego zakresu prac. Dysponując taką wiedzę, postanowiliśmy zwrócić się do władz stolicy z prośbą o współpracę. Niestety, nasza inicjatywa nie spotkała się z większym zainteresowaniem.

W takich uwarunkowaniach podjęliśmy decyzję o wdrożeniu programu budowy i konsolidacji społeczności zainteresowanej speed-

wayem. Realizacja tych założeń prowadzona była poprzez uruchomienie w 2007 roku własnej strony internetowej oraz wspólne oglądanie transmisji z meczów żużlowych i wyjazdy na najbardziej prestiżowe zawody w sezonie.

W 2007 roku podjęte zostały też działania promocyjne. Najważniejszą z nich był udział, w znaczących na warszawskim rynku, targach Motocykl Expo. Podjęta też została współpraca z prasą i telewizją.

WTS w czasie targów Motocykl Expo – 2007 r.

Rok 2008 wydawał się być rokiem przełomowym. Perspektywa rozgrywania w stolicy finału Indywidualnych Mistrzostw Polski (zapis regulaminowy) miała spowodować przyspieszenie odbudowy sportu żużlowego. Warszawskie Towarzystwo Speedwaya opracowało szczegółowy biznesplan reaktywacji żużla w Warszawie. Realizacja postawionych tam celów okazała się jednak niemożliwa. Na drodze stanęły problemy związane z prawami wła-

sności obiektu WKS GWARDIA, na terenie którego znajduje się tor.
Pomimo przeciwności WTS podjął dalsze działania promocyjne:

- aktywne poparcie dla akcji „Tak dla bieżni” (promocja budowy bieżni lekkoatletycznej na Stadionie Narodowym),
- udział w programach telewizyjnych (Wokół toru, Kontratak) oraz radiowych,
- nadanie w ramach programu „Dzień dobry TVN” w dniu imienin honorowego członkostwa w stowarzyszeniu Jerzemu Kryszakowi,
- wstąpienie w struktury PZM (jesień 2008 r.)

Priorytetowym kierunkiem naszego stowarzyszenia pozostaje działanie, które ma na celu uświadomienie mieszkańcom Warszawy oraz władzom miasta ważności sportu żużlowego. Chcemy także przypomnieć wspaniałe tradycje warszawskiego sportu żużlowego.

ROK 2009 BOGATY W PROJEKTY

Wojciech Jankowski

Warszawskie Towarzystwo Speedwaya w sezonie 2009 postanowiło zmienić strategię działania. Reaktywacja warszawskiego żużla będzie procesem długotrwałym i początkowo niezbędna jest budowa solidnych fundamentów pod działalność przyszłego klubu. W tej chwili nikt z nas nie podejmie się określić, kiedy ponownie usłyszymy w stolicy charakterystyczny ryk motocykli żużlowych.

Sezon 2009 minie przede wszystkim pod kątem budowy społeczności żużlowej i zjednoczenia środowiska. Wystawa poświęcona osobie śp. Władysława Pietrzaka jest pierwszym przedsięwzięciem Warszawskiego Towarzystwa Speedwaya w sezonie 2009. Zanim zawodnicy rozpoczną oficjalne zmagania, chcemy dokonać swoistej inauguracji sezonu 2009 w stolicy, przypominając postać zasłużonego działacza, sędziego oraz dziennikarza, który całe swoje życie poświęcił sportowi żużlowemu.

Plan działań na rok 2009 zawiera trzy grupy projektów. Zostały one ustalone w ten sposób, aby zaspokoić oczekiwania różnych grup docelowych. Pierwsza cześć działań związana jest z pracą analityczno - badawczą. Plan przewiduje opracowanie założeń polityki stadionowej w Warszawie i pokazanie, że istnieją obiekty, na których reaktywacja sportu żużlowego jest możliwa. Profesjonalny raport udowodni, że reaktywacja sportu żużlowego nie wymaga budowy nowego obiektu od podstaw i związanych z tym niewyobrażalnych środków finansowych. Chcemy także odwołać się do historii, odszukać korzenie warszawskiego speedwaya oraz dotrzeć do osób, które były związane ze stołecznymi drużynami w latach powojennych. W dłuższej perspektywie podejmiemy się wydania publikacji na temat historii warszawskiego sportu moto-

rowego. Wszak pierwszym powojennym Drużynowym Mistrzem Polski był przecież PKM Warszawa!

Praca analityczna nie będzie związana jedynie z warszawskim żużlem. Poruszymy kwestie regulaminowe oraz zaproponujemy opracowania statystyczne. Pierwszym krokiem w tym kierunku była publikacja opracowania statystyczno - ekonometrycznego ukazującego wpływ formuły open w ekstralidze żużlowej na frekwencję na trybunach w latach 2006-2008.

Ze względu na dużą liczbę kibiców mieszkających w Warszawie planowane są działania przeznaczone specjalnie dla nich. Organizacja wspólnego oglądania transmisji telewizyjnych z zawodów żużlowych połączona zostanie z cyklem spotkań z osobami ściśle związanymi ze światem żużlowym. Miejscem spotkań będzie dogodnie zlokalizowana restauracja Rooster. Lokal nie został wybrany przypadkowo. Klimat motocyklowy jest odczuwalny w obiekcie już od momentu przekroczenia progu.

Jeśli tylko pojawi się zapotrzebowanie, zorganizowane zostaną wyjazdy kibiców na najważniejsze imprezy żużlowe w sezonie. Nasze doświadczenia pokazują, że w Warszawie mieszka spora rzesza kibiców interesujących się sportem żużlowym. Nasze działania będą adresowane nie tylko do osób napływowych z ośrodków bogatych w tradycje żużlowe, ale także do osób pamiętających korzenie i potęgę warszawskiego czarnego sportu.

Godne rozważenia są pomysły organizacji eventów podczas targów, wystaw czy innych wydarzeń z życia kulturalnego stolicy. W tym przypadku działania będą dostosowane do kalendarza warszawskich imprez kulturalnych.

W dalszym ciągu potrzebna jest promocja internetowa. Przed rozpoczęciem sezonu gruntownej przebudowie uległa nasza witryna internetowa. Wraz z inauguracją rozgrywek uruchomiony zostanie e-learningowy kurs - Akademia Speedwaya. Dla największych

fanów sportów motorowych zorganizowany zostanie typer z nagrodami.

Na bieżąco będzie prowadzona działalność propagująca sport żużlowy oraz kulturalny doping na trybunach.

O wszystkich przedsięwzięciach najświeższe informacje można znaleźć w Internecie pod adresem: www.zuzel.waw.pl.

WSPOMNIENIE

Teresa Juraszek

Poznaliśmy się na stadionie Gwardii wiosną 2000 roku. Starszy pan na trybunie wymachiwał grubym zeszytem i namawiał do zapisów do Fan Clubu Gwardii Warszawa. Podałam swoje namiary. Zapytał o syna, wówczas 10 - letniego i też z szacunkiem przywitał młodego kibica. Po kilku słowach przeszliśmy na „ty". Bez ceregieli. Władek umiał dogadać się z ludźmi w każdym wieku.

Do dziś cenią Go internauci z Lublina i Gniezna należący swego czasu do Polskiej Żużlowej Listy Dyskusyjnej. Podczas gdy mi się jeszcze nie śniło o komputerach i Internecie, młodzi kibice z całej Polski uważnie wczytywali się w mądre słowa pana Władysława. Miał łatwość w przelewaniu na papier swoich myśli i umiał uargumentować swoje racje. To chyba nieodpowiednie słowa – był ikoną dziennikarstwa żużlowego! Owszem, pisywał do różnych periodyków, ale nie wystarczało mu to – kontaktował się intensywnie z młodymi ludźmi, żył tematyką sportową od rana do nocy, była to Jego siła napędowa. Oficjalny życiorys potwierdza ogromną aktywność pana Władysława.

Ja poznałam Go już na emeryturze dziennikarskiej. Siedzieliśmy obok siebie na kilku meczach na stadionie przy Racławickiej. Władek imponował mi praktyczną wiedzą o żużlu, komentując wydarzenia na torze. Wiadomo, był swego czasu sędzią. Niestety, właśnie w tym okresie zmarła żona pana Władysława. Został sam. Dzieci nie mieli. Wzrok pogarszał się z każdym miesiącem. Kilkakrotnie odwiedzaliśmy z kibicami Władka w Jego mieszkaniu przy Czerniakowskiej przy okazji oglądania zawodów Grand Prix. Zawsze przynosiliśmy gorący, pyszny obiad w garnkach. Pan Władek uwielbiał pieczone kurczaki z brokułami i sok z czarnej porzeczki. Gdy stan Jego zdrowia pogorszył się, zamieszkał w Domu Opieki

„Malibu” w Aninie. Tam odwiedzał Go Tomasz Zbyszyński – kierownik startu z Gwardii, Paweł Palka – student z Częstochowy, zagorzały fan żużla oraz przedstawiciele PZM-u zainteresowani dalszymi losami swojego byłego szefa. Dopiero dwa dni przed Nowym Rokiem 2007 dowiedziałam się od Tomka Zbyszyńskiego, że Dom Opieki został zlikwidowany i do końca grudnia „rozsyła” swoich rezydentów. Oboje doprowadziliśmy do użytku stojące cztery lata zamknięte mieszkanie, załatwiliśmy opiekę lekarską i OPS.

Pan Władek cały rok 2007 delektował się życiem w królestwie żużlowych książek, pism, fotografii i wspomnień. Choć z trudem poruszał się, prawie nie widział, był szczęśliwy, że może sam decydować o sobie. Gotował zupki z paczki i jajecznicę, wtedy gdy miał ochotę, rozmawiał przez telefon i słuchał radia. Tych rzeczy brakowało mu w pensjonacie. Dlatego tak bardzo bronił się przed pójściem do szpitala po roku pomieszkiwania w samotności. Ponieważ był osobowością silną i niezależną, nie uznawał autorytetu lekarzy, którzy usiłowali leczyć jego spuchnięte stopy. Władek

krzyczał wtedy: -*Przeżyłem Powstanie Warszawskie i wiem lepiej, jak robić opatrunki!*

Opiekunki z Ośrodka Pomocy Społecznej też często się zmieniały, bo na dłuższą metę żadna nie wytrzymywała połajanek. Dla mnie Władek wykazywał wyrozumienie, nawet gdy kupiłam niewłaściwą wędlinę. Przychodziłam w każdą sobotę przed południem i siedziałam często aż do wieczora. Przynosiłam obiad z domu, robiłam dodatkowe zakupy, wieszałam pranie i sprzątałam, ale przede wszystkim słuchałam Jego opowieści. I to jest najpiękniejsze z tego, co mi po Nim zostało!

Ton głosu, błysk w oku…. Nie dwa szaliki klubowe: „Sarańsk" i „Polonia Piła", dwie fotografie i broszura „Kibic na torze"… To są rzeczy materialne! On mi pokazał, jak można pogodnie znosić ból, samotność i choroby, śmiać się z własnych porywów młodości, jak można być aktywnym intelektualnie, mając przed oczami tylko plamy, zarysy otoczenia. Miał przy łóżku dwa szkła powiększające i cały stos książek i papierów. Codziennie czytał Tygodnik Żużlowy, Speedway Stara, literaturę piękną - prozę i wiersze. W przypływie dobrego humoru śpiewał piosenki czeskie i hymn łotewski. Opowiadał mi o wyprawach do Vojens z przyjaciółmi z Piły, o rajdzie - sześciodniówce tatrzańskiej, gdzie poznał Lucynę Winnicką, wówczas początkującą gwiazdę filmową. Z dumą obwoził ją po okolicy skuterem „Osa". Lubił pokazać kolegom, kto tu rządzi…

Takim Go zapamiętałam…